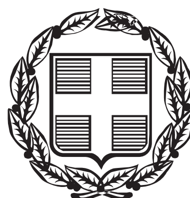


ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΤΕΥΧΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ **Αρ. Φύλλου 488**

27 Φεβρουαρίου 2014

ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ

Αριθ. Απόφασης 583/VII/2013*

Λήψη απόφασης επί της προηγούμενης γνωστοποίησης, σύμφωνα με το άρθρο 6 του ν. 3959/2011, της απόκτησης ελέγχουσας συμμετοχής της εταιρίας «MOTOR OIL (ΕΛΛΑΣ) ΔΙΥΛΙΣΤΗΡΙΑ ΚΟΡΙΝΘΟΥ Α.Ε.» στην εταιρεία «CYCLON ΕΛΛΑΣ Α.Ε.»

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ
ΣΕ ΟΛΟΜΕΛΕΙΑ

Συνεδρίασε στην Αίθουσα Συνεδριάσεων του 1ου ορόφου του κτιρίου των γραφείων της, επί της οδού Κότσικα 1Α, Αθήνα, την 2α Δεκεμβρίου 2013, ημέρα Δευτέρα και ώρα 10:00, με την εξής σύνθεση:

Πρόεδρος: Δημήτριος Κυριτσάκης
Μέλη: Δημήτριος Λουκάς (Αντιπρόεδρος)
Εμμανουέλα Τρούλη (ως Εισηγήτρια),
Βικτωρία Μερτικοπούλου,
Δημήτριος Δανηλάτος και
Ιωάννης Αυγερινός
Γραμματέας: Ηλιάνα Κούτρα

Θέμα της συνεδρίασης: Λήψη απόφασης επί της προηγούμενης γνωστοποίησης, σύμφωνα με το άρθρο 6 του ν. 3959/2011, της απόκτησης ελέγχουσας συμμετοχής της εταιρίας «MOTOR OIL (ΕΛΛΑΣ) ΔΙΥΛΙΣΤΗΡΙΑ ΚΟΡΙΝΘΟΥ Α.Ε.» στην εταιρία «CYCLON ΕΛΛΑΣ Α.Ε.»

Πριν την έναρξη της συζήτησης, ο Πρόεδρος όρισε Γραμματέα της υπόθεσης την Ηλιάνα Κούτρα, με αναπληρώτρια την Παρασκευή Α. Ζαχαριά.

Στη συνεδρίαση η νομίμως κλητευθείσα εταιρία παραστάθηκε διά των πληρεξουσίων δικηγόρων Αναστασίας Δρίτσα και Νικολάου Μπιμπλή. Με την άδεια του Προέδρου, τη συζήτηση παρακολούθησε η δικηγόρος Ιωάννα Βουρβούλια.

Στην αρχή της συζήτησης, ο Προεδρεύων έδωσε το λόγο στην Εισηγήτρια της υπόθεσης, Εμμανουέλα Τρούλη, η οποία ανέπτυξε συνοπτικά την υπ' αριθ. πρωτ. 8650/4.11.2013 γραπτή Εισήγηση επί της κρινόμενης υπόθεσης και πρότεινε, για τους λόγους που αναφέρονται αναλυτικά στην Εισήγηση, να εγκριθεί η γνωστοποιηθείσα συγκέντρωση.

Μετά την ολοκλήρωση της ανάπτυξης της Εισήγησης η Επιτροπή προχώρησε σε διάσκεψη επί της ως άνω υπόθεσης, και αφού έλαβε υπόψη του τα στοιχεία του φακέλου της κρινόμενης υπόθεσης και την Εισήγηση,

ΣΚΕΦΘΗΚΕ ΩΣ ΕΞΗΣ

*Από την παρούσα απόφαση έχουν παραλειφθεί, σύμφωνα με το άρθρο 28 παρ. 7 του Κανονισμού Λειτουργίας και Διαχείρισης της Επιτροπής Ανταγωνισμού (ΦΕΚ 54/Β΄/16.1.2013), τα στοιχεία εκείνα, τα οποία κρίθηκε ότι αποτελούν επιχειρηματικό απόρρητο. Στη θέση των στοιχείων που έχουν παραλειφθεί υπάρχει η ένδειξη [....]. Όπου ήταν δυνατό τα στοιχεία που παραλείφθηκαν αντικαταστάθηκαν με ενδεικτικά ποσά και αριθμούς ή με γενικές περιγραφές (εντός [....]).

Α. Η ΓΝΩΣΤΟΠΟΙΗΘΕΙΣΑ ΠΡΑΞΗ

1) Στις 27.8.2012 με το υπ' αριθμ. πρωτ. 6636 έντυπο γνωστοποιήθηκε στη ΓΔΑ η απόφαση της από 25.7.2012 έκτακτης Γενικής Συνέλευσης της εταιρίας CYCLON για την τροποποίηση του καταστατικού της, ώστε η μειοψηφούσα μέτοχος αυτής ΜΟΗ να αποκτήσει τον αποκλειστικό έλεγχο της CYCLON.

2) Σημειώνεται ότι η ΜΟΗ είχε εξαγοράσει μέσω χρηματιστηριακής συναλλαγής ποσοστό μετοχών της τάξης του 26,71% της εταιρίας CYCLON κατόπιν της από 29.3.2012 σχετικής απόφασης της έκτακτης Γενικής Συνέλευσης των μετόχων της, τις οποίες κατείχαν οι κ.κ. […] και […].

3) Κατά τη γνωστοποιούσα, η γνωστοποιούμενη πράξη της τροποποίησης του καταστατικού δεν έχει οικονομική αξία, καθώς πραγματοποιήθηκε ως άσκηση δικαιώματος μετόχου, σύμφωνα με το άρθρο 39 του ν. 2190/1920 περί ανωνύμων εταιριών και δεν αποτέλεσε αντικείμενο οικονομικής συναλλαγής.

4) Τα σχετικά τροποποιημένα άρθρα 20 και 25 του καταστατικού της CYCLON, βάσει των αποφάσεων της από 25.7.2012 έκτακτης Γενικής Συνέλευσής της, είναι τα κάτωθι:

Καταστατικό της CYCLON

	Πριν την τροποποίηση	**Μετά την τροποποίηση**
Άρθρο 20 (Σύνθεση και θητεία του Διοικητικού Συμβουλίου)	*1. Η εταιρία διοικείται και εκπροσωπείται από το Διοικητικό Συμβούλιο που εκλέγεται από τη Γενική Συνέλευση των μετόχων και απαρτίζεται από τουλάχιστον τρεις (3) και το πολύ ένδεκα (11) συμβούλους που προέρχονται από τους μετόχους ή και από μη μετόχους.*	*1. Η εταιρία διοικείται και εκπροσωπείται από το Διοικητικό Συμβούλιο που εκλέγεται από τη Γενική Συνέλευση των μετόχων και απαρτίζεται από έξι (6) συμβούλους που προέρχονται από τους μετόχους ή και από μη μετόχους.*
	Δεν υπήρχε παρ. 5.	*5. Η μέτοχος «ΜΟΤΟΡ ΟΙΛ (ΕΛΛΑΣ) ΔΙΥΛΙΣΤΗΡΙΑ ΚΟΡΙΝΘΟΥ Α.Ε.» υπό την προϋπόθεση ότι θα είναι κυρία μετοχών, εκπροσωπούντων ποσοστό τουλάχιστον 10% του καταβεβλημένου μετοχικού κεφαλαίου, δικαιούται να διορίσει το 1/3 των μελών του Διοικητικού Συμβουλίου της εταιρίας, σύμφωνα με τα οριζόμενα στο άρθρο 18 του Κ.Ν. 2190/1920.*
Άρθρο 25 (Αντιπροσώπευση μελών – Απαρτία – Πλειοψηφία)	Δεν υπήρχε παρ. 4.	*4. Οι αποφάσεις του Διοικητικού Συμβουλίου για τα κατωτέρω θέματα θα λαμβάνονται με αυξημένη απαρτία και πλειοψηφία των 5/6 των μελών του:* ➢ *Έγκριση επιχειρηματικού προγράμματος (business plan) της εταιρίας ή του ετήσιου*

	Πριν την τροποποίηση	**Μετά την τροποποίηση**
		προϋπολογισμού (budget) για το επόμενο οικονομικό έτος, ➢ *Διορισμός του διευθύνοντος συμβούλου της εταιρίας,* ➢ *Επέκταση του αντικειμένου της εταιρίας σε καινούργιες δραστηριότητες,* ➢ *Εξαγορά άλλων εταιριών και* ➢ *Πραγματοποίηση σημαντικών επενδύσεων αξίας μεγαλύτερης των πέντε εκατομμυρίων ευρώ (5.000.000 €).*

5) Συνεπεία των ανωτέρω, η ΜΟΗ θα μπορεί πλέον να ελέγχει στρατηγικές αποφάσεις της CYCLON, δεδομένου ότι, χωρίς τη δική της θετική ψήφο, το Διοικητικό Συμβούλιο της CYCLON δεν θα μπορεί να λαμβάνει οποιαδήποτε απόφαση σχετικά με ζητήματα στρατηγικής σημασίας (όπως έγκριση επιχειρηματικού προγράμματος της εταιρίας, επέκταση του αντικειμένου κ.ά.). Ειδικότερα, το καταστατικό της CYCLON σε συνδυασμό με τις διατάξεις του ν. 2190/1920 θεμελιώνει δικαιώματα αρνησικυρίας (veto rights) υπέρ της ΜΟΗ επί των αποφάσεων στρατηγικής σημασίας της CYCLON και, κατά συνέπεια, καθιστά τη μειοψηφική συμμετοχή της ΜΟΗ στη CYCLON αποκλειστικώς ελέγχουσα.

6) Όσον αφορά το καθεστώς ελέγχου πριν την ως άνω τροποποίηση του καταστατικού, η γνωστοποιούσα αναφέρει ότι, δεδομένης της μετοχικής σύνθεσης και των διατάξεων του καταστατικού σχετικά με τη λήψη αποφάσεων σε επίπεδο Διοικητικού Συμβουλίου, ο έλεγχος επί της CYCLON χαρακτηριζόταν ως κυμαινόμενος, καθώς η πλειοψηφία για τη λήψη αποφάσεων μπορούσε να επιτευχθεί με διαφορετικούς συνδυασμούς μεταξύ των μετόχων.

7) Η γνωστοποιούσα ανέφερε ότι, σύμφωνα με το άρθρο 7β παρ. 11 του ν. 2190/1920[1], η τροποποίηση καταστατικού συντελείται από την καταχώρηση στο Μητρώο Ανωνύμων Εταιριών της σχετικής απόφασης του αρμοδίου οργάνου της εταιρίας και δήλωσε ότι *«Η απόκτηση ελέγχουσας συμμετοχής από τη ΜΟΕ στη CYCLON τελεί υπό την αίρεση της έγκρισής της από την Ελληνική Επιτροπή Ανταγωνισμού. Η γνωστοποιούσα δηλώνει ότι δεν προτίθεται να ασκήσει τα δικαιώματα ψήφου που συνδέονται με τους συγκεκριμένους μετοχικούς τίτλους, χωρίς τη χορήγηση ειδικής άδειας σύμφωνα με το άρθρο 9(3) του ν. 3959/2011».*

8) Ως προς τους οικονομικούς λόγους της παρούσας συγκέντρωσης, η γνωστοποιούσα ανέφερε ότι με την απόκτηση της ελέγχουσας συμμετοχής επιδιώκει: (α) την ενίσχυση της δραστηριότητας παραγωγής και εμπορίας λιπαντικών της ΜΟΗ μέσω της βελτιστοποίησης των διαδικασιών παραγωγής, προώθησης και διάθεσης των λιπαντικών

[1] Που προστέθηκε με το ν. 3604/2007 (ΦΕΚ Α' 189/8.8.2007).

εξαιτίας της εξειδικευμένης γνώσης και εμπειρίας της CYCLON, (β) την ολοκληρωμένη εξυπηρέτηση του καταναλωτή λιπαντικών και καυσίμων μέσω συνεργιών, (γ) την επέκταση σε νέες αγορές εκτός Ελλάδος μέσω του πρότυπου διυλιστηρίου καταλυτικής υδρογόνωσης της CYCLON και (δ) τη βελτιστοποίηση της κεφαλαιακής διάρθρωσης της CYCLON μέσω της πρόσβασής της σε νέες πηγές χρηματοδότησης ως μέλους του ομίλου ΜΟΗ και τη μείωση της έκθεσής της σε χρηματοπιστωτικούς κινδύνους.

9) Από την εξέταση του φακέλου της γνωστοποίησης η ΓΔΑ διαπίστωσε ότι υπήρχαν ασάφειες και ελλείψεις ως προς τη συμπλήρωση του σχετικού εντύπου και ζητήθηκαν διευκρινίσεις. Τελικώς, τα πλήρη στοιχεία προσκομίστηκαν με την υπ' αριθμ. πρωτ. 6488/20.8.2013 επιστολή της γνωστοποιούσας και, ως εκ τούτου, σύμφωνα με το άρθρο 8 παρ. 11 και 12 του ν. 3959/2011, η 20.8.2013 ήταν και η ημερομηνία έναρξης των σχετικών προθεσμιών του νόμου. Περαιτέρω, στις 23.9.2013 κοινοποιήθηκε στη γνωστοποιούσα η υπ' αριθμ. 79/20.9.2013 Απόφαση του Προέδρου της ΕΑ σχετικά με την κίνηση της διαδικασίας πλήρους διερεύνησης της γνωστοποιούμενης συγκέντρωσης, σύμφωνα με το άρθρο 8 παρ. 4 του ν. 3959/2011.

Β. ΤΑ ΜΕΡΗ

Β.1 Η ΓΝΩΣΤΟΠΟΙΟΥΣΑ (ΜΟΗ)

10) Η ΜΟΗ, η οποία είναι η μητρική εταιρία του ομίλου ΜΟΤΟΡ ΟΙΛ, έχει έδρα στην Ελλάδα και δραστηριοποιείται είτε άμεσα είτε έμμεσα μέσω ελεγχόμενων από αυτή εταιριών στους κάτωθι τομείς:

(i) διύλιση πετρελαίου (κυρίως αργού πετρελαίου) και παράγει πετρέλαιο (θέρμανσης, κίνησης, ναυτιλίας), βασικά έλαια λιπαντικών, άσφαλτο, υγραέρια, καύσιμα αεριωθούμενων, μαζούτ και βενζίνες,

(ii) χονδρική και λιανική εμπορία προϊόντων πετρελαίου στην Ελλάδα και στο εξωτερικό μέσω θυγατρικών εταιριών,

(iii) παραγωγή, χονδρική και λιανική εμπορία λιπαντικών,

(iv) διαχείριση και εκμετάλλευση εγκαταστάσεων πετρελαιοειδών,

(v) λειτουργία του συστήματος ανεφοδιασμού αεροπορικού καυσίμου και των εγκαταστάσεων αποθήκευσης του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών «Ελευθέριος Βενιζέλος»,

(vi) ενέργεια,

(vii) χημικά και

(viii) ναυτιλία.

11) Το διυλιστήριο της ΜΟΗ διαθέτει βοηθητικές εγκαταστάσεις και εγκαταστάσεις διακίνησης καυσίμων και βρίσκεται στους Αγίους Θεοδώρους Κορινθίας. Το διυλιστήριο είναι πλήρως καθετοποιημένο, καθώς πέρα από τις παραγωγικές εγκαταστάσεις, διαθέτει εκτεταμένους χώρους αποθήκευσης χωρητικότητας 2,5 εκατ. κυβικών μέτρων, εγκαταστάσεις φόρτωσης και σύγχρονες λιμενικές εγκαταστάσεις πέντε προβλητών με μέγιστη χωρητικότητα υποδοχής 450.000 τόνων. Επιπλέον, μέσω του σταθμού φόρτωσης

βυτιοφόρων οχημάτων τα προϊόντα της ΜΟΗ διακινούνται στην ηπειρωτική Ελλάδα και την περιοχή της ευρύτερης νοτιοανατολικής Ευρώπης.

12) Η μετοχική σύνθεση της ΜΟΗ, κατά το χρόνο της γνωστοποίησης, παρουσιάζεται στον Πίνακα 1.

Πίνακας 1: Μετοχική σύνθεση της ΜΟΗ	
Μέτοχοι	**% συμμετοχής**
[…]	[…]
[…]	[…]
[…]	[…]
[…]	[…]
[…]	[…]

13) Η εταιρία […], που είναι ο κύριος μέτοχος της ΜΟΗ, κατά δήλωση της γνωστοποιούσας ελέγχει τη δεύτερη κατά την έννοια του άρθρου 5 παρ. 3 του ν. 3959/2011. Ελέγχων μέτοχος της πρώτης είναι […], η οποία ελέγχεται από κοινού από […][2].

14) Το Διοικητικό Συμβούλιο της ΜΟΗ κατά το χρόνο της γνωστοποίησης είχε ως εξής:

- Βαρδής Ι. Βαρδινογιάννης, Πρόεδρος και Διευθύνων Σύμβουλος
- Ιωάννης Β. Βαρδινογιάννης, Αντιπρόεδρος Εκτελεστικός
- Ιωάννης Κοσμαδάκης, Αναπληρωτής Διευθύνων Σύμβουλος
- Πέτρος Τζαννετάκης, Αναπληρωτής Διευθύνων Σύμβουλος
- Νικόλαος Θ. Βαρδινογιάννης, Μέλος
- Γεώργιος Αλεξανδρίδης, Μέλος
- Θεοφάνης Βουτσαράς, Μέλος
- Μιχαήλ Στειακάκης, Μέλος
- Νίκη Στουφή, Μέλος
- Κωνσταντίνος Μαραβέας, Μέλος
- Αντώνιος Θεοχάρης, Μέλος

15) Ο κύκλος εργασιών της εταιρίας ΜΟΗ τη χρήση 2011 διαμορφώθηκε σε 7.146,1 εκατ. ευρώ από 4.879,3 εκατ. τη χρήση 2010, παρουσιάζοντας αύξηση κατά 46,46%. Ο κύκλος εργασιών του ομίλου αυξήθηκε τη χρήση 2011 κατά 41,31%, ανερχόμενος στα 8.739,275 εκατ. ευρώ.

Β.2 CYCLON ΕΛΛΑΣ Α.Ε.

16) Η CYCLON έχει έδρα στην Ελλάδα, είναι η μητρική εταιρία του ομίλου CYCLON ΕΛΛΑΣ και δραστηριοποιείται είτε άμεσα είτε έμμεσα μέσω ελεγχόμενων από αυτή εταιριών:

(i) στην παραγωγή και εμπορία βασικών ελαίων και τελικών λιπαντικών προϊόντων στην Ελλάδα και το εξωτερικό,

(ii) στην εμπορία καυσίμων (χονδρική και λιανική), διαθέτοντας αμόλυβδη βενζίνη και πετρέλαιο (πετρέλαιο κίνησης, φωτιστικό πετρέλαιο και πετρέλαιο θέρμανσης) είτε απευθείας είτε μέσω πρατηρίων του δικτύου της με το σήμα CYCLON, ανεξάρτητων πρατηρίων και εμπόρων,

(iii) στη διαχείριση και εκμετάλλευση εγκαταστάσεων αποθήκευσης πετρελαιοειδών, διατηρώντας εγκαταστάσεις υγρών καυσίμων και λιπαντικών στον Ασπρόπυργο Αττικής και στο Νέο Ικόνιο Περάματος,

(iv) στην εναλλακτική αξιοποίηση αποβλήτων και συσκευασιών,

(v) καθώς και στην πώληση αεροπορικού καυσίμου.

[2] Υπ' αριθμ. πρωτ. ΕΜ54/19.12.2012 επιστολή της γνωστοποιούσας, υπό Β και Γ.

17) Οι βασικές κατηγορίες λιπαντικών, τις οποίες παράγει και εμπορεύεται, περιλαμβάνουν λιπαντικά αυτοκινήτων και μοτοσυκλετών, ναυτιλιακά λιπαντικά, καθώς και βιομηχανικά λιπαντικά.

18) Η CYCLON διαθέτει ιδιόκτητο διυλιστήριο παραγωγής βασικών ορυκτελαίων στον Ασπρόπυργο Αττικής ετήσιας δυναμικότητας 40.000 mt, καθώς και μονάδα ανάμειξης και συσκευασίας τελικών λιπαντικών προϊόντων με δυνατότητα ετήσιας παραγωγής 16.000 mt (ανά οκτάωρη βάρδια). Εμπορεύεται τα λιπαντικά είτε απευθείας είτε μέσω αντιπροσώπων ή/και πρατηρίων της.

19) Το Διοικητικό Συμβούλιο της CYCLON κατά το χρόνο της γνωστοποίησης είχε ως εξής[3]:

- Κωνσταντίνος Β. Μαραβέας, Πρόεδρος
- Δημήτριος Π. Κονταξής, Αντιπρόεδρος
- Νικόλαος Ν. Ρεμπάκος, Μέλος
- Δημήτριος Μπαρτζώκας, Μέλος
- Ευάγγελος Ν. Φαφούτης, Μέλος
- Ιωάννης Ε. Παπαμιχάλης, Μέλος
- Νίκη Δ. Στουφή, Μέλος

20) Όπως προαναφέρθηκε, το μέλος του Δ.Σ. Νίκη Δ. Στουφή παραιτήθηκε την 18.9.2012, ήτοι μετά την υποβολή της γνωστοποίησης, το δε Δ.Σ. αποφάσισε σύμφωνα με το καταστατικό της εταιρίας τη μη αντικατάσταση του παραιτηθέντος μέλους του με αποτέλεσμα να απαρτίζεται εφεξής από τα λοιπά έξι (6) μέλη.

21) Η μετοχική σύνθεση της CYCLON απεικονίζεται στον Πίνακα 2.

Πίνακας 2: Μετοχική σύνθεση της CYCLON	
Εταιρίες	**% συμμετοχής**
[…]	[…]
[…]	[…]
[…]	[…]
[…]	[…]
[…]	[…]

22) Κατά δήλωση της γνωστοποιούσας, δεν υπάρχουν συμμετοχές επιχειρήσεων ή προσώπων του ομίλου CYCLON που να ανέρχονται ατομικά ή συλλογικά σε τουλάχιστον 10% των

[3] Σημειώνεται ότι κατά το χρόνο της γνωστοποίησης η Νίκη Δ. Στουφή και ο Κωνσταντίνος Β. Μαραβέας συμμετείχαν ως μέλη στο Δ.Σ. της ΜΟΗ, κατά δήλωση δε της γνωστοποιούσας (βλ. απάντηση υπ’ αριθμ. 5 στην υπ’ αριθμ. πρωτ. 7302/24.9.2012 απαντητική επιστολή της), ο Κωνσταντίνος Β. Μαραβέας είναι μη εκτελεστικό μέλος της ΜΟΗ και Πρόεδρος Δ.Σ. της CYCLON.

δικαιωμάτων ψήφου, του εκδοθέντος μετοχικού/εταιρικού κεφαλαίου ή άλλων τίτλων σε επιχειρήσεις που ασκούν δραστηριότητες στις επηρεαζόμενες αγορές.

23) Κατά την έρευνα της ΓΔΑ σχετικά α) με το εάν οι απώτεροι ελέγχοντες μέτοχοι της ΜΟΗ, είτε οι ίδιοι ως φυσικά πρόσωπα είτε μέσω νομικών πρόσωπων που αυτοί ελέγχουν, κατείχαν κατά το χρόνο της γνωστοποίησης με οποιονδήποτε τρόπο μετοχές της εταιρίας CYCLON, καθώς και το ποσοστό αυτών και β) τη μετοχική σύνθεση, τον απώτερο ελέγχοντα μέτοχο και τον τρόπο άσκησης ελέγχου επί εταιριών-μετόχων της ΜΟΗ κατά το χρόνο της γνωστοποίησης, προέκυψαν τα εξής[4]:

(i) Η […], η οποία κατείχε το […] του μετοχικού κεφαλαίου της CYCLON, ανήκε […].

(ii) Ποσοστό […] του μετοχικού κεφαλαίου της CYCLON ανήκε […].

(iii) Ποσοστό […] του μετοχικού κεφαλαίου της CYCLON ανήκε […].

(iv) Η […], η οποία κατείχε […] του μετοχικού κεφαλαίου της CYCLON, ανήκε σε […].

(v) Απώτεροι μέτοχοι της […] ήταν […], κάθε ένας με ποσοστό […], ενώ δεν υπήρχαν συμφωνίες μετόχων, οι οποίες ρύθμιζαν το θέμα του ελέγχου, ο δε έλεγχος από τους μετόχους ήταν κυμαινόμενος. Σημειώνεται ότι οι μέτοχοι της ανωτέρω εταιρίας δε συμμετέχουν στην […], η οποία κατά τα προαναφερόμενα έχει τον έλεγχο της ΜΟΗ.

(vi) Απώτερος ελέγχων μέτοχος της εταιρίας […] ήταν κατά 100% ο κ. […], ο οποίος κατά δήλωσή του δεν εκπροσωπούσε με οποιονδήποτε τρόπο ή σχέση τρίτα πρόσωπα.

24) Ο κύκλος εργασιών του ομίλου CYCLON τη χρήση 2011 ανήλθε σε 425.183 χιλ. ευρώ έναντι 479.566 χιλ. ευρώ στην αντίστοιχη χρήση του 2010, παρουσιάζοντας μείωση κατά 11%. Ποσοστό 96% των πωλήσεων του ομίλου προέρχεται από την εσωτερική αγορά, ενώ 4% αντιπροσωπεύει εξαγωγές (66% εντός της Ε.Ε. και 34% σε τρίτες χώρες). Οι πωλήσεις της μητρικής εταιρίας αντιπροσωπεύουν ποσοστό 99% επί των συνολικών πωλήσεων του ομίλου.

Γ. Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΗΣ ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΣΗΣ

Γ.1 ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΥΠΟ ΚΡΙΣΗ ΠΡΑΞΗΣ

25) Κατά το άρθρο 5 παρ. 2 του ν. 3959/2011, συγκέντρωση επιχειρήσεων πραγματοποιείται όταν προκύπτει μόνιμη μεταβολή του ελέγχου, μεταξύ άλλων, στην περίπτωση κατά την οποία ένα ή περισσότερα πρόσωπα που ελέγχουν ήδη τουλάχιστον μία επιχείρηση, ή μία ή περισσότερες επιχειρήσεις αποκτούν άμεσα ή έμμεσα τον έλεγχο του συνόλου ή τμημάτων μιας ή περισσοτέρων άλλων επιχειρήσεων με την αγορά τίτλων ή στοιχείων του ενεργητικού, με σύμβαση ή με άλλο τρόπο.

[4] Υπ' αριθμ. πρωτ. 151/7.1.2013, 581/21.1.2013, 2302/12.3.2013, 3774/9.5.2013, 4340/28.5.2013, 4921/18.6.2013 και 6488/20.8.2013 απαντητικές επιστολές της γνωστοποιούσας.

26) Η γενική ρήτρα της ανωτέρω διάταξης συγκεκριμενοποιείται έτι περαιτέρω με τις παρ. 3 και 4 του άρθρου 5 του ν. 3959/2011. Σύμφωνα με αυτές, έλεγχο συνιστά η δυνατότητα καθοριστικής επίδρασης στη δραστηριότητα μίας επιχείρησης, ενώ, όσον αφορά τα μέσα απόκτησης ελέγχου, ορίζεται ότι ο έλεγχος δύναται να απορρέει από την απόκτηση δικαιωμάτων κυριότητας ή επικαρπίας επί του συνόλου ή μέρους των περιουσιακών στοιχείων της επιχείρησης, καθώς και από δικαιώματα ή συμβάσεις που παρέχουν τη δυνατότητα καθοριστικής επίδρασης στη σύνθεση, στις συσκέψεις ή στις αποφάσεις των οργάνων μίας επιχείρησης, λαμβανομένων υπόψη των σχετικών πραγματικών ή νομικών συνθηκών. Από τα ανωτέρω προκύπτει ότι ο έλεγχος μπορεί να αποκτηθεί με οποιοδήποτε μέσο, ενδεικτικά δε μέσω της απόκτησης δικαιωμάτων που παρέχουν στο δικαιούχο την εξουσία να επιδρά καθοριστικά στον τρόπο και τη διαδικασία λήψης αποφάσεων της επιχείρησης και κατ' επέκταση στη δραστηριότητα της επιχείρησης. Τα δικαιώματα αυτά μπορούν να έχουν αποκτηθεί με σύμβαση ή με οποιοδήποτε άλλο τρόπο.

27) Όσον αφορά στο είδος του ελέγχου, αποκλειστικός έλεγχος ασκείται όταν μία μόνο επιχείρηση μπορεί να επηρεάσει καθοριστικά μία άλλη. Εκτός από την περίπτωση άσκησης ελέγχου με θετικό τρόπο, όταν δηλ. η ελέγχουσα επιχείρηση έχει την εξουσία να επιβάλλει τις απόψεις της και να καθορίζει τις στρατηγικές αποφάσεις της ελεγχόμενης, στην έννοια του αποκλειστικού έλεγχου εμπίπτει και ο αρνητικός αποκλειστικός έλεγχος, ήτοι όταν ένας μόνο μέτοχος δύναται να προβάλλει αρνησικυρία στις στρατηγικές αποφάσεις μίας επιχείρησης, μολονότι δεν έχει την εξουσία να τις επιβάλλει. Σε αντιδιαστολή με την περίπτωση του κοινού ελέγχου, στην περίπτωση αυτή δεν υπάρχουν άλλοι μέτοχοι με τον ίδιο βαθμό επιρροής και ο εν λόγω μέτοχος δεν υποχρεούται να συνεργάζεται με άλλους συγκεκριμένους μετόχους για τον καθορισμό της στρατηγικής συμπεριφοράς της επιχείρησης. Συνεπώς, ο μέτοχος αυτός μπορεί να δημιουργήσει αδιέξοδο[5].

28) Εν προκειμένω, οι τροποποιήσεις που επήλθαν στο καταστατικό της CYCLON δυνάμει της απόφασης της από 25.7.2012 έκτακτης Γενικής Συνέλευσης μεταβάλλουν τη σύνθεση και τον τρόπο λήψης αποφάσεων σε επίπεδο Διοικητικού Συμβουλίου. Ειδικότερα, το άρθρο 20 παρ. 1 του καταστατικού καθορίζει πλέον συγκεκριμένο αριθμό μελών, ήτοι έξι (6), αντί της προϊσχύουσας διάταξης που προέβλεπε διακύμανση του εν λόγω αριθμού μεταξύ τριών (3) και έντεκα (11), οπότε εναπόκειτο στη διακριτική ευχέρεια της Γενικής Συνέλευσης να οριστικοποιήσει τον αριθμό των εκάστοτε εκλεγομένων μελών. Επιπλέον, σύμφωνα με την νεοεισαχθείσα παρ. 5 του ιδίου άρθρου η ΜΟΗ δικαιούται να διορίζει το 1/3 των μελών, ήτοι δύο (2) μέλη[6].

---

[5] Βλ. παρ. 54, 56 και 58 της Κωδικοποιημένης Ανακοίνωσης της Επιτροπής για θέματα δικαιοδοσίας βάσει του Κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 139/2004 για τον έλεγχο των συγκεντρώσεων μεταξύ επιχειρήσεων (ΕΕ C 95/1 της 16.4.2008), που αφορούν τις αντίστοιχες με του ν. 3959/2011 διατάξεις του ως άνω Κανονισμού.

[6] Προκειμένου να ισχύει το δικαίωμα αυτό, τίθεται ένα ελάχιστο ποσοστό (εν προκειμένω 10%), με το οποίο η ΜΟΗ πρέπει να συμμετέχει στο μετοχικό κεφάλαιο. Σημειωτέον ότι σύμφωνα με τη διάταξη του άρθρου 18 παρ. 3 του ν. 2190/1920 ο ανώτατος αριθμός μελών που δύναται να διορίζεται με αυτό τον τρόπο ανέρχεται στο 1/3 του συνολικού αριθμού μελών. Συνεπώς, εν προκειμένω η ευχέρεια που παρέχει ο νόμος έχει εξαντληθεί με το δικαίωμα που παρασχέθηκε στη ΜΟΗ.

29) Οι όροι λήψης αποφάσεων του Διοικητικού Συμβουλίου προβλέπονται στο άρθρο 25 του καταστατικού. Ειδικότερα, για το σχηματισμό απαρτίας απαιτείται καταρχήν να παρίσταται ή να αντιπροσωπεύεται το ήμισυ πλέον ενός των μελών, οι δε αποφάσεις λαμβάνονται με απλή πλειοψηφία των παρόντων ή αντιπροσωπευόμενων[7]. Με την προσθήκη της παρ. 4 προβλέπεται ότι για τη λήψη αποφάσεων επί συγκεκριμένων ζητημάτων στρατηγικής σημασίας, τα οποία προαναφέρθηκαν, απαιτούνται αυξημένα ποσοστά απαρτίας και πλειοψηφίας και συγκεκριμένα 5/6 των μελών του Διοικητικού Συμβουλίου.

30) Συνεπώς, λαμβανομένου υπόψη του αριθμού μελών που η ΜΟΗ δικαιούται να διορίζει στο Διοικητικό Συμβούλιο και των όρων λήψης αποφάσεων σε επίπεδο Διοικητικού Συμβουλίου, συνάγεται ότι η ΜΟΗ, μολονότι συμμετέχει μόνο κατά 26,71% στη CYCLON, ασκεί αρνητικό αποκλειστικό έλεγχο επί της CYCLON, καθώς είναι η μοναδική μέτοχος που δύναται να προβάλει αρνησικυρία στις αποφάσεις της CYCLON, ενώ κανένας από τους λοιπούς μετόχους δεν διαθέτει μεμονωμένα την εξουσία αυτή[8].

31) Σημειωτέον ότι η προηγούμενη απόκτηση από τη ΜΟΗ συμμετοχής ποσοστού 26,71% στο μετοχικό κεφαλαίο της CYCLON που έγινε κατόπιν απόφασης της από 29.3.2012 Γενικής Συνέλευσης της ΜΟΗ δεν αποτελεί συγκέντρωση, καθώς με την απόκτηση και μόνο του ποσοστού αυτού δεν υπήρξε μεταβολή στο καθεστώς ελέγχου της CYCLON. Η πράξη, μέσω της οποίας η ΜΟΗ απέκτησε έλεγχο -και μάλιστα αποκλειστικό- επί της CYCLON είναι η τροποποίηση του καταστατικού της τελευταίας, η οποία απένειμε κατά τα προαναφερόμενα στη ΜΟΗ δικαίωμα αρνησικυρίας επί σημαντικών ζητημάτων, καθιστώντας έτσι τη συμμετοχή της ελέγχουσα.

32) Συνεπώς, η γνωστοποιηθείσα πράξη συνιστά συγκέντρωση κατά την έννοια των προαναφερόμενων διατάξεων περί ελέγχου συγκεντρώσεων.

Γ.2 ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΑ ΤΗΣ ΕΑ

33) Σύμφωνα με το άρθρο 6 παρ. 1 του ν. 3959/2011 «*Κάθε συγκέντρωση επιχειρήσεων πρέπει να γνωστοποιείται στην Επιτροπή Ανταγωνισμού μέσα σε τριάντα ημέρες από τη σύναψη της συμφωνίας ... που εξασφαλίζει τον έλεγχο της επιχείρησης, όταν ο συνολικός κύκλος εργασιών όλων των επιχειρήσεων που συμμετέχουν στη συγκέντρωση κατά το άρθρο 10 ανέρχεται, στην παγκόσμια αγορά τουλάχιστον σε εκατόν πενήντα εκατομμύρια (150.000.000) ευρώ και δύο τουλάχιστον από τις συμμετέχουσες επιχειρήσεις πραγματοποιούν, η καθεμία χωριστά, συνολικό κύκλο εργασιών άνω των δεκαπέντε εκατομμυρίων (15.000.000) ευρώ στην ελληνική αγορά*».

34) Σύμφωνα με το άρθρο 1 παρ. 2 του Κανονισμού (ΕΚ) 139/2004 «*Μία συγκέντρωση έχει κοινοτική διάσταση όταν: α) ο συνολικός κύκλος εργασιών που πραγματοποιούν παγκοσμίως όλες οι συμμετέχουσες επιχειρήσεις υπερβαίνει τα 5 δισεκατομμύρια ευρώ και β) δύο τουλάχιστον από τις συμμετέχουσες επιχειρήσεις πραγματοποιούν, κάθε μία χωριστά,*

[7] Εξαιρείται η περίπτωση του άρθρου 6 παρ. 1 του καταστατικού σχετικά με τη λήψη απόφασης για αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου και την έκδοση ομολογιακού δανείου υπό προϋποθέσεις, για την οποία απαιτείται αυξημένη πλειοψηφία 2/3 του συνόλου των μελών. Ωστόσο, η ως άνω καταστατική πρόβλεψη απλά επαναλαμβάνει την αντίστοιχη πρόβλεψη του ν. 2190/1920 περί ανωνύμων εταιριών.

[8] Βλ. παρ. 58 της Κωδικοποιημένης Ανακοίνωσης.

εντός της Κοινότητας, συνολικό κύκλο εργασιών άνω των 250 εκατομμυρίων ευρώ, εκτός εάν κάθε μία από τις συμμετέχουσες επιχειρήσεις πραγματοποιεί άνω των δύο τρίτων του συνολικού κοινοτικού κύκλου εργασιών της σε ένα και το αυτό κράτος μέλος».

35) Ο κύκλος εργασιών των ομίλων καθεμίας από τις συμμετέχουσες στην υπό κρίση πράξη επιχειρήσεις κατά τη χρήση 2011 στην ελληνική και παγκόσμια αγορά, είχε, κατά δήλωση της γνωστοποιούσας, ως εξής:

Κύκλος εργασιών, 2011 *(σε ευρώ)*			
		Όμιλος ΜΟΗ	**Όμιλος CYCLON**
Παγκόσμια αγορά		8.739.275.000	425.183.000
Ελληνική αγορά		[…]	[…]
Εξωτερικό[9]	*Ε.Ε. (πλην Ελλάδας)*	[…]	[…]
	Λοιπές χώρες (εκτός Ε.Ε.& Ελλάδας)	[…]	[…]
	Σύνολο εξωτερικού	[…]	[…]

36) Ο κύκλος εργασιών της ΜΟΗ και της CYCLON για τη χρήση 2011 στην παγκόσμια αγορά ανέρχεται στο ποσό των 8.739.275.000 € και 425.183.000 € αντίστοιχα και εντός της Ε.Ε. στο ποσό των […]€ και […]€ αντίστοιχα. Συνεπώς, καταρχήν πληρούνται τα ποσοτικά όρια που τίθενται με τον Κανονισμό 139/2004. Ωστόσο, η υπό κρίση συγκέντρωση εμπίπτει στην εξαίρεση της ως άνω διάταξης του Κανονισμού (ήτοι στον κανόνα των 2/3), καθώς η μεν ΜΟΗ πραγματοποιεί κύκλο εργασιών στην Ελλάδα […]€ επί συνόλου κύκλου εντός της Ε.Ε. […]€ (ήτοι ποσοστό 90-100%), η δε CYCLON […]€ επί συνόλου κύκλου εντός της Ε.Ε. […]€ (ήτοι ποσοστό 90-100%).

37) Ως εκ τούτου, η υπό κρίση συγκέντρωση δεν έχει κοινοτική διάσταση βάσει του Κανονισμού (ΕΚ) 139/2004 και, δεδομένου ότι πληρούνται τα ποσοτικά όρια που τίθενται στο άρθρο 6 παρ. 1 του ν. 3959/2011, υπόκειται υποχρεωτικά σε προηγούμενη γνωστοποίηση ενώπιον της ΕΑ.

Δ. ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΟΥΣΙΑΣΤΙΚΗΣ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ ΟΡΙΖΟΝΤΙΩΝ ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΣΕΩΝ

38) «Οριζόντιες συγκεντρώσεις» είναι οι συγκεντρώσεις, στις οποίες συμμετέχουν επιχειρήσεις που αποτελούν πραγματικούς ή δυνητικούς ανταγωνιστές στην ίδια σχετική αγορά. Δύο είναι οι βασικοί τρόποι με τους οποίους οι οριζόντιες συγκεντρώσεις ενδέχεται να εμποδίσουν σημαντικά τον αποτελεσματικό ανταγωνισμό, ιδίως με τη δημιουργία ή ενίσχυση δεσπόζουσας θέσης: (α) καταργώντας σημαντικές ανταγωνιστικές

---
[9] Βλ. υπ' αριθμ. πρωτ. 7028/12.9.2013, 7054/13.9.2013 (όμοιο με το προηγούμενο) και 7220/18.9.2013 έγγραφα της γνωστοποιούσας.

πιέσεις σε μία ή περισσότερες επιχειρήσεις, οι οποίες ως εκ τούτου θα έχουν αυξημένη ισχύ στην αγορά, χωρίς να καταφύγουν σε συντονισμό της συμπεριφοράς τους (επιπτώσεις μη συντονισμένης συμπεριφοράς), (β) μεταβάλλοντας τη φύση του ανταγωνισμού ούτως ώστε επιχειρήσεις που προηγουμένως δεν συντόνιζαν τη συμπεριφορά τους, τώρα είναι πολύ πιθανότερο να συντονίζουν και να αυξάνουν τις τιμές ή με άλλο τρόπο να βλάπτουν τον αποτελεσματικό ανταγωνισμό. Μία συγκέντρωση μπορεί επίσης να καταστήσει το συντονισμό ευκολότερο, σταθερότερο ή αποτελεσματικότερο για τις επιχειρήσεις που συντόνιζαν τη συμπεριφορά τους και πριν από τη συγκέντρωση (επιπτώσεις συντονισμένης συμπεριφοράς).

Δ.1 ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΜΗ ΣΥΝΤΟΝΙΣΜΕΝΗΣ ΣΥΜΠΕΡΙΦΟΡΑΣ

39) Όπως προαναφέρθηκε, μία συγκέντρωση ενδέχεται να εμποδίσει σημαντικά τον αποτελεσματικό ανταγωνισμό καταργώντας τις ανταγωνιστικές πιέσεις σε μία ή περισσότερες επιχειρήσεις, οι οποίες ως εκ τούτου θα έχουν αυξημένη ισχύ στη σχετική αγορά χωρίς να καταφύγουν σε συντονισμό της συμπεριφοράς τους (επιπτώσεις μη συντονισμένης συμπεριφοράς). Κατά κανόνα, μία συγκέντρωση με τέτοιου είδους επιπτώσεις θα εμποδίσει σημαντικά τον αποτελεσματικό ανταγωνισμό με τη δημιουργία ή την ενίσχυση δεσπόζουσας θέσης από μία και μόνη επιχείρηση, η οποία θα έχει συνήθως αισθητά μεγαλύτερο μερίδιο αγοράς από τον επόμενο σε μέγεθος ανταγωνιστή μετά τη συγκέντρωση[10].

40) Κατά την εκτίμηση των εν λόγω επιπτώσεων, η Επιτροπή Ανταγωνισμού λαμβάνει υπόψη της τους ακόλουθους κυρίως παράγοντες:

i) Υψηλά μερίδια αγοράς, ώστε μία ενδεχόμενη αύξηση των τιμών να αποβεί επικερδής για τη νέα οντότητα. Έχει γίνει δεκτό ότι μεγάλα μερίδια αγοράς (άνω του 50%) μπορούν από μόνα τους να μαρτυρούν την ύπαρξη δεσπόζουσας θέσης στη σχετική αγορά[11] Εξάλλου, συνδυασμένα μερίδια αγοράς που δεν υπερβαίνουν το 25% κατατείνουν υπέρ της απουσίας οριζόντιων επιπτώσεων μη συντονισμένης συμπεριφοράς[12]. Παράλληλα έχει γίνει δεκτό ότι αύξηση των μεριδίων λόγω της συγκέντρωσης της τάξης του 0-5% θεωρείται καταρχήν ανεπαίσθητη/αμελητέα.

ii) Επίπεδα συγκέντρωσης (δείκτης HHI): Η Ε.Α. είναι ελάχιστα πιθανό να εντοπίσει οριζόντια προβλήματα ανταγωνισμού σε αγορές όπου ο δείκτης HHI μετά τη συγκέντρωση δεν θα ξεπερνά το 1000 ή που κυμαίνεται μεταξύ 1000-2000 και η διαφορά («δέλτα») είναι κάτω από 250 ή που είναι πάνω από 2000 και το δέλτα κάτω από 150 εκτός ειδικών περιστάσεων.[13]

---

[10] Κατευθυντήριες Γραμμές της Ευρωπαϊκής Επιτροπής της 05-02-2004 για την αξιολόγηση των οριζόντιων συγκεντρώσεων, σημείο 25.

[11] Βλ. Κατευθυντήριες Γραμμές της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για την αξιολόγηση των οριζόντιων συγκεντρώσεων της 05.02.2004, σημείο 17.

[12] Κατευθυντήριες Γραμμές για την αξιολόγηση των οριζόντιων συγκεντρώσεων σύμφωνα με τον κανονισμό του Συμβουλίου για τον έλεγχο των συγκεντρώσεων μεταξύ επιχειρήσεων («Κατευθυντήριες Γραμμές»), 2004/C 31/03, παρ. 18.

[13] Βλ. Κατευθυντήριες Γραμμές, ό.π., παρ. 19-20.

iii) Μη στενή υποκατάσταση μεταξύ των προϊόντων των συμμετεχουσών επιχειρήσεων και των αντιπάλων τους: Όταν υφίστανται δυνατότητες υποκατάστασης μεταξύ των προϊόντων των διαφόρων εταιριών, οι πιθανότητες παρακώλυσης του ανταγωνισμού περιορίζονται.[14]

iv) Εναλλακτικές επιλογές εφοδιασμού: Δυσκολία των πελατών των συμμετεχουσών επιχειρήσεων να ανεύρουν εναλλακτικούς προμηθευτές, είτε διότι αυτοί είναι ελάχιστοι, είτε διότι αντιμετωπίζουν σημαντικά έξοδα προσαρμογής.[15]

v) Δυνατότητα αποκλεισμού ανταγωνιστών: Δυνατότητα της προκύπτουσας από τη συγκέντρωση επιχείρησης να δυσχεράνει την επέκταση μικρότερων εταιριών στη σχετική αγορά ή να περιορίσει την ικανότητα των αντιπάλων επιχειρήσεων να την ανταγωνιστούν (π.χ. η νέα οντότητα μπορεί να ελέγχει ή να επηρεάζει σε τέτοιο βαθμό τις δυνατότητες διανομής), ώστε να είναι περισσότερο δαπανηρή η επέκταση δραστηριοτήτων ή η είσοδος αντιπάλων επιχειρήσεων.[16]

vi) Αντισταθμιστική ισχύς αγοραστών: Ως αντισταθμιστική αγοραστική ισχύς πρέπει να νοείται η διαπραγματευτική ισχύς που έχει ο πελάτης έναντι του πωλητή στις μεταξύ τους διαπραγματεύσεις, λόγω του μεγέθους του, της εμπορικής σημασίας για τον πωλητή και της ικανότητας του πελάτη να στραφεί σε εναλλακτικούς προμηθευτές. Μία πηγή αντισταθμιστικής ισχύος είναι η δυνατότητα του πελάτη να απειλήσει ότι σε εύλογο χρονικό διάστημα θα στραφεί σε εναλλακτικές πηγές εφοδιασμού, αν ο προμηθευτής αποφάσιζε να αυξήσει τις τιμές ή να εφαρμόσει δυσμενέστερους όρους παράδοσης. Συνήθως η αντισταθμιστική ισχύς χαρακτηρίζει μεγάλους και πολυσύνθετους πελάτες παρά μικρές επιχειρήσεις σε ένα κατακερματισμένο κλάδο. Δεν αρκεί η ύπαρξη αγοραστικής ισχύος πριν τη συγκέντρωση, αλλά πρέπει να υπάρχει και μετά τη πραγματοποίησή της, καθώς η συγκέντρωση δύο προμηθευτών μπορεί να καταργεί μία αξιόπιστη πηγή εφοδιασμού.[17]

vii) Δυνητικός ανταγωνισμός - Εμπόδια εισόδου: Όταν η είσοδος σε μία αγορά είναι πιθανή, έγκαιρη και επαρκής, τότε είναι δυνατόν να ματαιώσει ή να αποτρέψει τις αντιανταγωνιστικές επιπτώσεις μίας συγκέντρωσης.[18] Η είσοδος είναι πιθανή, εάν είναι επικερδής, λαμβάνοντας υπόψη τις επιπτώσεις που θα έχει στις τιμές η αύξηση του όγκου παραγωγής που είναι διαθέσιμη στην αγορά και τις πιθανές αντιδράσεις των ήδη παρουσών επιχειρήσεων. Η είσοδος ενδέχεται να είναι δυσκολότερη αν οι ήδη υπάρχουσες επιχειρήσεις προστατεύουν τα μερίδια αγοράς τους προσφέροντας μακροχρόνιες συμβάσεις ή επιλεκτικές μειώσεις τιμών στους πελάτες που προσπαθεί να προσελκύσει ο νεοεισερχόμενος. Οι πιθανότητες εισόδου μειώνονται, επίσης, εάν το κόστος αποτυχίας είναι μεγάλο. Παραδείγματα επιχειρήσεων που εισήλθαν και εξήλθαν από το κλάδο κατά το παρελθόν μπορούν να αποτελέσουν χρήσιμες πληροφορίες σχετικά με το μέγεθος των εμποδίων εισόδου. Τα εμπόδια εισόδου μπορεί να λάβουν τις

[14] Βλ. Κατευθυντήριες Γραμμές, ό.π., παρ. 28-29.

[15] Βλ. Κατευθυντήριες Γραμμές, ό.π., παρ. 31.

[16] Βλ. Κατευθυντήριες Γραμμές, παρ. 36 (και νομολογία στην οποία παραπέμπει).

[17] Βλ. Κατευθυντήριες Γραμμές, παρ. 65, 67.

[18] Βλ. ενδεικτικά απόφαση ΠΕΚ Τ-342/99, ό.π., σκ. 262, 266-268.

ακόλουθες μορφές: νομικά πλεονεκτήματα που περιορίζουν τον αριθμό επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στην αγορά λόγω π.χ. περιορισμού αριθμού αδειών εκμετάλλευσης, τεχνικά πλεονεκτήματα υπαρχουσών επιχειρήσεων όπως π.χ. πρόσβαση σε βασικές διευκολύνσεις με προνομιακούς όρους ή η πρόσβαση σε βασικές τεχνολογίες, η ύπαρξη πείρας ή φήμης που είναι δύσκολο να αποκτηθεί από μία νεοεισερχόμενη επιχείρηση, η προσήλωση στο σήμα, οι στενές σχέσεις προμηθευτών-πελατών, η σημασία προώθησης της διαφήμισης, το απαγορευτικό κόστος μεταστροφής σε ένα άλλο προμηθευτή. Περαιτέρω, το εάν θα είναι επικερδής η είσοδος σε μία αγορά εξαρτάται και από το εάν η αγορά είναι υπό ανάπτυξη ή εάν είναι κορεσμένη ή αναμένεται να συρρικνωθεί.[19] Η είσοδος είναι έγκαιρη εάν γίνει εντός δύο ετών, πάντοτε όμως εξαρτάται από τα χαρακτηριστικά της αγοράς. Πρέπει δε να είναι επαρκής, ώστε να θεωρηθεί υπολογίσιμη.[20]

Δ.2 ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΣΥΝΤΟΝΙΣΜΕΝΗΣ ΣΥΜΠΕΡΙΦΟΡΑΣ

41) Συγκεντρώσεις σε αγορές με υψηλό βαθμό συγκέντρωσης μπορεί να εμποδίσουν τον αποτελεσματικό ανταγωνισμό με τη δημιουργία ή την ενίσχυση συλλογικής δεσπόζουσας θέσης, καθώς αυξάνουν την πιθανότητα συντονισμού της συμπεριφοράς των επιχειρήσεων και άρα αύξησης των τιμών, δίχως να προσφεύγουν σε συμφωνία ή εναρμονισμένη πρακτική με την έννοια των άρθρων 1 ν. 3959/2011 και 101 της Συνθήκης για τη Λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (εφεξής «ΣΛΕΕ»). Έτσι, μία συγκέντρωση που δημιουργεί ή ενισχύει δεσπόζουσα θέση κατεχόμενη από τους μετέχοντες στη συγκέντρωση μαζί με μία τρίτη επιχείρηση μπορεί να αποδειχθεί ασύμβατη προς το καθεστώς του ανόθευτου ανταγωνισμού.

42) Πάντως, κατά την ενωσιακή νομολογία, ένας υψηλός βαθμός συγκέντρωσης σε μια ολιγοπωλιακή αγορά δεν αποτελεί αυτός καθαυτός καθοριστικό παράγοντα για την ύπαρξη συλλογικής δεσπόζουσας θέσης. Πρέπει επιπλέον να υπάρχουν επαρκείς αποδείξεις σχετικά με την έλλειψη πραγματικού ανταγωνισμού, καθώς και για την ανεπάρκεια της ανταγωνιστικής πίεσης εκ μέρους άλλων ανταγωνιστών (εφόσον αυτή υπάρχει στη σχετική αγορά). Βασικές προϋποθέσεις ανάπτυξης τέτοιων επιπτώσεων (κριτήρια ενδεχόμενης δημιουργίας ή ενίσχυσης συλλογικής δεσπόζουσας θέσης) είναι:

i) Μερίδια αγοράς - συμμετρία: Η ύπαρξη ευρύτατων μεριδίων αγοράς έχει μεγάλη σημασία. Ωστόσο, η κατοχή σημαντικού μεριδίου δεν είναι στοιχείο αμετάβλητο που αποδεικνύει την ύπαρξη ή μη ατομικής ή/και συλλογικής δεσπόζουσας θέσης. Η σημασία του ποικίλλει από αγορά σε αγορά ανάλογα με τη διάρθρωση της προσφοράς και της ζήτησης και τις διαφορετικές συνθήκες ανταγωνισμού.[21] Η κατοχή συνδυασμένου υψηλού μεριδίου αγοράς, ιδίως στην περίπτωση δυοπωλίου μπορεί, εντούτοις, εκτός αποδείξεως του εναντίου, να συνιστά σημαντική ένδειξη υπάρξεως συλλογικής δεσπόζουσας θέσεως.[22]

[19] Βλ. Κατευθυντήριες Γραμμές, παρ. 69-71.

[20] Βλ. Κατευθυντήριες Γραμμές, παρ. 74-75.

[21] Απόφαση ΠΕΚ, Gencor κ, Επιτροπής, Τ-102/96, ό.π., σκέψεις 201, 203.

[22] Απόφαση ΠΕΚ Τ-102/96, ό.π., σκέψεις 205-206.

Ταυτόχρονα, κατά τη συγκεκριμένη ανάλυση, θα πρέπει να συνεκτιμάται ότι ο συντονισμός είναι πιο εύκολος σε περίπτωση συμμετρικών μεριδίων αγοράς. Αντίθετα, η διαπίστωση ασυμμετρίας ως προς τα μερίδια αγοράς συμβάλλει στη μη στοιχειοθέτηση συλλογικής δεσπόζουσας θέσης. Επίσης, θα πρέπει να συνυπολογίζεται ως στοιχείο ευνοϊκό για την ύπαρξη συλλογικής δεσπόζουσας θέσης η σταθερότητα των μεριδίων αγοράς σε βάθος χρόνου.[23]

ii) Έλεγχος εκ μέρους των επιχειρήσεων των όρων συντονισμού: όσο λιγότερο περίπλοκο και περισσότερο σταθερό είναι το οικονομικό περιβάλλον τόσο πιο εύκολο για τις επιχειρήσεις είναι να καταλήξουν σε κοινή συμφωνία για τους όρους συντονισμού. Ευκολότερο είναι π.χ. να υπάρξει συντονισμός σε μία αγορά με λίγες επιχειρήσεις ή σχετικά με την τιμή που θα ισχύει για ένα και μόνο ομοιογενές προϊόν από ό,τι σε πολλά και ανόμοια προϊόντα. Επίσης, η ασταθής ζήτηση και η συχνή είσοδος νέων επιχειρήσεων ενδέχεται να δηλώνει ότι οι τρέχουσες συνθήκες της αγοράς δεν καθιστούν πιθανό το συντονισμό. Ευχερέστερος επιπλέον είναι ο συντονισμός κατανομής της αγοράς όταν οι πελάτες έχουν απλά χαρακτηριστικά που επιτρέπουν αμέσως την κατανομή πελατείας. Η δημοσιοποίηση πληροφοριών (π.χ. για τις τιμές) ή η ανταλλαγή τους μέσω εμπορικών ενώσεων ή μέσω σταυροειδών συμμετοχών ή συμμετοχής σε κοινές επιχειρήσεις μπορεί, επίσης, να βοηθά τις επιχειρήσεις να συμφωνήσουν τους όρους συντονισμού. Τέλος, πιο εύκολος είναι ο συντονισμός μεταξύ επιχειρήσεων που παρουσιάζουν κοινά σημεία π.χ. ως προς τη διάρθρωση του κόστους, τα μερίδια αγοράς, τα επίπεδα παραγωγικής ικανότητας ή/και κάθετης ολοκλήρωσης.[24] Περαιτέρω, πιο εύκολος είναι ο συντονισμός σε αγορές που δεν αναπτύσσονται, εμφανίζουν μία ωριμότητα και σταθερότητα, με αποτέλεσμα για την όποια έστω μικρή αύξηση της ζήτησης να μην υπάρχει κίνητρο εισόδου νέων ανταγωνιστών στην αγορά ή να μην υιοθετηθεί κάποια επιθετική στρατηγική οικειοποίησης της νέας ζήτησης από τις υπάρχουσες επιχειρήσεις. Επιπλέον, ο υψηλός βαθμός συγκέντρωσης μίας αγοράς ευνοεί την ανάπτυξη συντονισμού.

iii) Παρακολούθηση των παρεκκλίσεων και ύπαρξη αποτρεπτικών μηχανισμών: όσο μεγαλύτερη είναι η διαφάνεια στη σχετική αγορά τόσο μεγαλύτερη η πιθανότητα ανακάλυψης τυχόν παρεκκλίσεων από τους όρους συντονισμού μεταξύ επιχειρήσεων. Καθοριστικό στοιχείο είναι να διαπιστωθεί τί μπορούν να συναγάγουν οι επιχειρήσεις από τις πληροφορίες που είναι διαθέσιμες σχετικά με τις ενέργειες άλλων επιχειρήσεων. Πρακτικές που διευκολύνουν την παρακολούθηση παρεκκλίσεων είναι π.χ. η οικειοθελής δημοσίευση πληροφοριών ή η ανταλλαγή τους μέσω εμπορικών ενώσεων.[25] Στο πλαίσιο αυτό λαμβάνονται μέτρα αντιποίνων και αποτροπής ώστε να μην έχει συμφέρον να παρεκκλίνει κάποιο μέλος του ολιγοπωλίου από την κοινή συμπεριφορά, τα οποία (μέτρα) μπορεί να συνίστανται στη διακοπή εμπορικών σχέσεων ή εφαρμογή επιθετικής πολιτικής προς συρρίκνωση του μεριδίου αγοράς του παρεκκλίνοντος μέρους ή την απειλή επιστροφής σε κατάσταση πλεονασματικής προσφοράς ή τη δυνατότητα επιλεκτικών πωλήσεων σε βάρος της επιχείρησης. Τα μέτρα αυτά θα πρέπει να

[23] Απόφαση ΠΕΚ στην υπόθ. T-342/99, ό.π., σκ. 111, 117-119.

[24] Βλ. Κατευθυντήριες Γραμμές, σημεία 41, 45-48.

[25] Βλ. Κατευθυντήριες Γραμμές, παρ. 50-51.

θεωρούνται αποτελεσματικά και εφικτά, ενώ λαμβάνεται υπόψη ότι σε συνθήκες μη διαφάνειας της αγοράς δύσκολα μπορούν να λειτουργήσουν. Περαιτέρω, θα πρέπει να αναμένεται με αρκετή βεβαιότητα ότι σε περίπτωση που διαπιστώνεται παρέκκλιση από μια επιχείρηση, θα ενεργοποιηθούν οι αποτρεπτικοί μηχανισμοί. Τα αντίποινα που εκδηλώνονται μετά από αρκετά μεγάλο χρονικό διάστημα ή που δεν είναι βέβαιο ότι θα ενεργοποιηθούν δεν είναι τόσο πιθανόν ότι αρκούν για να αντισταθμίσουν τα οφέλη από την «παραβατική» συμπεριφορά[26].

iv) Αντίδραση τρίτων: Προκειμένου να κριθεί επιτυχής ο συντονισμός μεταξύ επιχειρήσεων, θα πρέπει, σε περίπτωση θέσεως όρων συντονισμού εκ μέρους των συμμετεχουσών επιχειρήσεων, οι επιχειρήσεις που δεν συμμετέχουν να μην έχουν κίνητρο ή να μην είναι σε θέση να αντιδράσουν από απόψεως παραγωγικής ικανότητας.[27]

v) Η ενίσχυση αγοραστικής ισχύος της νέας οντότητας μπορεί να παρεμποδίσει τον ανταγωνισμό, ιδίως δια της μειώσεως των εισροών που αγοράζει. Τούτο μπορεί να προκύψει ιδίως όταν οι πωλητές των προηγούμενων σταδίων χαρακτηρίζονται από κατακερματισμό[28].

Ε. ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΟΥΣΙΑΣΤΙΚΗΣ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ ΚΑΘΕΤΩΝ ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΣΕΩΝ

43) «Κάθετες συγκεντρώσεις» είναι οι συγκεντρώσεις που συμμετέχουν επιχειρήσεις που λειτουργούν σε διαφορετικά επίπεδα της αλυσίδας εφοδιασμού (π.χ. ο παραγωγός ενός συγκεκριμένου προϊόντος συγχωνεύεται με έναν από τους διανομείς του). Οι μη οριζόντιες συγκεντρώσεις δεν συνιστούν απειλή για τον αποτελεσματικό ανταγωνισμό, εκτός εάν η επιχείρηση που προκύπτει από τη συγκέντρωση διαθέτει σημαντική ισχύ σε μία τουλάχιστον εκ των σχετικών αγορών. Τα μερίδια αγοράς και το επίπεδο συγκέντρωσης παρέχουν χρήσιμες ενδείξεις σχετικά με τη δύναμη της επιχείρησης στην αγορά και την ανταγωνιστική σημασία των συμμετεχουσών στη συγκέντρωση επιχειρήσεων.

44) Δύο είναι οι βασικοί τρόποι με τους οποίους οι μη οριζόντιες συγκεντρώσεις ενδέχεται να παρεμποδίζουν σημαντικά τον αποτελεσματικό ανταγωνισμό: μη συντονισμένα αποτελέσματα και συντονισμένα αποτελέσματα (επιδράσεις στη δυνατότητα συντονισμού των επιχειρήσεων στη σχετική αγορά που δραστηριοποιούνται)[29].

Ε.1 ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΜΗ ΣΥΝΤΟΝΙΣΜΕΝΗΣ ΣΥΜΠΕΡΙΦΟΡΑΣ

45) Μη συντονισμένα αποτελέσματα ενδέχεται κυρίως να προκύψουν όταν μη οριζόντιες συγκεντρώσεις έχουν ως αποτέλεσμα τον αποκλεισμό από την αγορά (περίπτωση στην οποία η πρόσβαση πραγματικών ή δυνητικών ανταγωνιστών σε προμήθειες ή αγορές παρακωλύεται ή καταργείται συνεπεία της συγκέντρωσης, μειώνοντας έτσι την ικανότητα ή/και το κίνητρο των εταιριών να ανταγωνισθούν). Ένας τέτοιος αποκλεισμός από την αγορά ενδέχεται να επιτρέψει στις εταιρίες που μετέχουν στη συγκέντρωση —και,

---

[26] Βλ. Κατευθυντήριες Γραμμές, παρ. 52-55.

[27] Βλ. Κατευθυντήριες Γραμμές, παρ. 56.

[28] Βλ. Κατευθυντήριες Γραμμές, παρ. 61-62.

[29] Βλ. Κατευθυντήριες γραμμές για την αξιολόγηση των μη οριζόντιων συγκεντρώσεων σύμφωνα με τον κανονισμό του Συμβουλίου για τον έλεγχο των συγκεντρώσεων μεταξύ επιχειρήσεων (2008/C 265/07).

ενδεχομένως, και σε ορισμένους ανταγωνιστές τους— να αυξήσουν επικερδώς τις τιμές που χρεώνουν στους καταναλωτές. Σε τέτοιες περιπτώσεις αποκλεισμού, παρεμποδίζεται σημαντικά ο αποτελεσματικός ανταγωνισμός και, γι' αυτό, στη συνέχεια τέτοιες περιπτώσεις αναφέρονται ως «επιζήμιος για τον ανταγωνισμό αποκλεισμός από την αγορά». Ο αποκλεισμός μπορεί μεταξύ άλλων να συνίσταται σε αποκλεισμό ανταγωνιστών από την πρόσβαση σε εισροές. Αποκλεισμός ανταγωνιστών από την πρόσβαση σε εισροές υπάρχει όταν, μετά τη συγκέντρωση, η επιχείρηση ενδέχεται να περιορίσει την πρόσβαση στα προϊόντα ή στις υπηρεσίες τα οποία θα παρείχε σε περίπτωση που δεν είχε πραγματοποιηθεί η συγκέντρωση, αυξάνοντας με τον τρόπο αυτό το κόστος των ανταγωνιστών που δραστηριοποιούνται σε αγορά επόμενης οικονομικής βαθμίδας και καθιστώντας δυσχερέστερη γι' αυτούς την προμήθεια εισροών υπό παρεμφερείς τιμές και συνθήκες με εκείνες που ίσχυαν προ της συγκέντρωσης. Αυτό μπορεί να οδηγήσει σε αύξηση των τιμών που χρεώνει η εταιρία στους καταναλωτές, με αποτέλεσμα την παρακώλυση του αποτελεσματικού ανταγωνισμού. Επίσης, μέσω της κάθετης ολοκλήρωσης, η νέα επιχείρηση ενδέχεται να αποκτήσει πρόσβαση σε εμπορικά ευαίσθητες πληροφορίες σχετικά με τις δραστηριότητες των ανταγωνιστών της που δραστηριοποιούνται στις αγορές προηγούμενης ή επόμενης οικονομικής βαθμίδας. Για παράδειγμα, εάν γίνει προμηθευτής ενός ανταγωνιστή που δραστηριοποιείται σε αγορά επόμενης οικονομικής βαθμίδας, μια εταιρία ενδέχεται να αποκτήσει κρίσιμες πληροφορίες, οι οποίες θα της επιτρέψουν να εφαρμόσει λιγότερο επιθετική τιμολογιακή πολιτική στην αγορά επόμενης οικονομικής βαθμίδας εις βάρος των καταναλωτών. Ενδέχεται επίσης να θέσει τους ανταγωνιστές της σε ανταγωνιστικά μειονεκτική θέση, αποθαρρύνοντας με τον τρόπο αυτό την είσοδο ή την επέκτασή τους στην αγορά.

Ε.2 ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΣΥΝΤΟΝΙΣΜΕΝΗΣ ΣΥΜΠΕΡΙΦΟΡΑΣ

46) Συντονισμένα αποτελέσματα προκύπτουν όταν η συγκέντρωση μεταβάλλει τη φύση του ανταγωνισμού κατά τρόπο ώστε να αυξάνεται σημαντικά η πιθανότητα να συντονίζουν στο εξής τη συμπεριφορά τους επιχειρήσεις που δεν το έπρατταν προηγουμένως, προκειμένου να αυξήσουν τις τιμές ή να παρεμποδίσουν με οποιονδήποτε άλλο τρόπο τον αποτελεσματικό ανταγωνισμό. Η συγκέντρωση ενδέχεται, επίσης, να καταστήσει τον συντονισμό ευκολότερο, πιο σταθερό ή πιο αποτελεσματικό για επιχειρήσεις οι οποίες συντόνιζαν τη συμπεριφορά τους πριν από τη συγκέντρωση (βλ και ενότητα Δ.2 ανωτέρω).

ΜΕΡΟΣ Ι
ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΕΙΔΗ ΚΑΙ ΛΟΙΠΕΣ ΑΓΟΡΕΣ

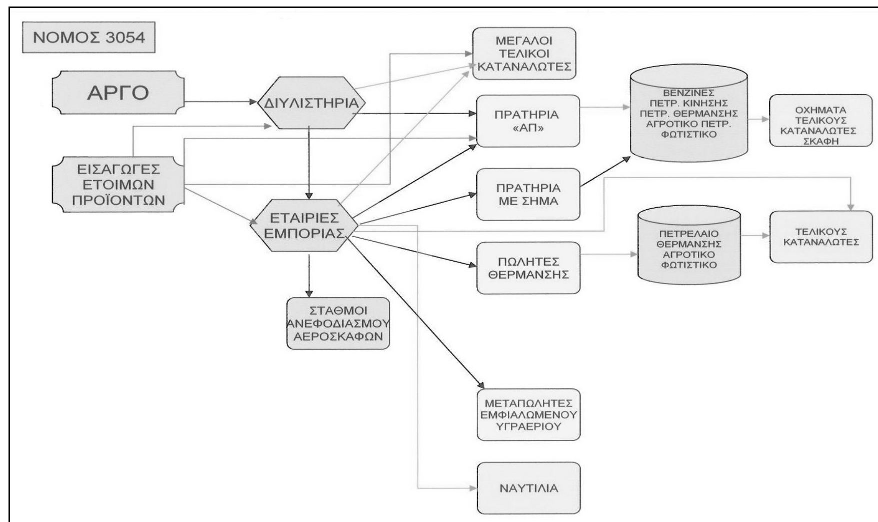
Ζ. Ο ΚΛΑΔΟΣ ΤΩΝ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΕΙΔΩΝ

Ζ.1 Γενικά

47) Ο κλάδος των πετρελαιοειδών στην Ελλάδα, όπως οριοθετείται σύμφωνα με τις διατάξεις και ειδικές ρυθμίσεις του ν. 3054/2002, όπως ισχύει (βλ. παρ. 53), αφορά σε τρία στάδια:

α) διύλιση, β) εμπορία και γ) διανομή (Διάγραμμα 1). Για κάθε στάδιο προβλέπεται από τη σχετική νομοθεσία ειδική άδεια[30].

Διάγραμμα 1: Σχηματική απεικόνιση της αγοράς πετρελαιοειδών στην Ελλάδα



48) Ως πετρελαιοειδή προϊόντα ορίζονται τα πάσης φύσεως προϊόντα διύλισης του αργού πετρελαίου, στα οποία περιλαμβάνονται και τα ημικατεργασμένα προϊόντα. Με βάση την υπάρχουσα νομολογία[31], τα πετρελαιοειδή διακρίνονται σε δύο μεγάλες κατηγορίες: α) στα πετρελαιοειδή εγχώριας κατανάλωσης και β) στα πετρελαιοειδή διεθνών πωλήσεων.

49) Στην πρώτη κατηγορία περιλαμβάνονται τα παρακάτω προϊόντα:

α) Βενζίνες (κοινή βενζίνη ή απλή, βενζίνη L.R.P / super, αμόλυβδη βενζίνη super),

β) Υγραέριο (μίγμα, βουτάνιο, προπάνιο, κίνησης),

γ) Πετρέλαιο εσωτερικής καύσης (ντίζελ), που διακρίνεται σε i) Πετρέλαιο θέρμανσης και ii) Πετρέλαιο κίνησης,

δ) Πετρέλαιο εξωτερικής καύσης (μαζούτ), που διατίθεται στις (μη υποκαθιστάμενες) ποιότητες i) Μαζούτ Νο1, άλλως Μαζούτ 1500 (για χρήση στη βιοτεχνία και ελαφρά βιομηχανία) και ii) Μαζούτ Νο 3, άλλως Μαζούτ 3500 (για χρήση από τη βαριά βιομηχανία) και

ε) Άσφαλτος.

50) Στη δεύτερη κατηγορία (πετρελαιοειδή διεθνών πωλήσεων) περιλαμβάνονται τα προϊόντα που διατίθενται για τον εφοδιασμό αεροσκαφών (jet) και πλοίων. Βάσει της σύστασής τους, της χρήσης για την οποία προορίζονται, της τιμής αλλά και της ιδιαίτερης φορολογικής μεταχείρισης για ορισμένα από αυτά, τα πετρελαιοειδή διεθνών πωλήσεων μπορούν να διακριθούν περαιτέρω σε:

α) Βενζίνες αεροσκαφών και καύσιμα αεριωθουμένων τύπου βενζίνης,

---

[30] Βλ. άρθρο 4 παρ. 1-3 του ν. 3054/2002.

[31] Βλ. ενδεικτικά αποφάσεις ΕΑ 421/V/2008, 418/V/2008, 334/V/2007, 242/III/2003 και 4/II/1998.

β) Κηροζίνη αεροσκαφών τύπου JA-1(jet) και

γ) Πετρέλαια εσωτερικής και εξωτερικής καύσης για τη ναυτιλία. Τα ναυτιλιακά καύσιμα μπορούν με τη σειρά τους να διακριθούν περαιτέρω σε: i) ντίζελ ακτοπλοΐας και ii) ντίζελ ποντοπόρων, καθώς και i) μαζούτ ακτοπλοΐας και ii) μαζούτ ποντοπόρων.

51) Στο στάδιο της διύλισης δραστηριοποιούνται δύο εταιρίες, η ΜΟΗ και η ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΑ Α.Ε. (εφεξής ΕΛΠΕ), μέσω τεσσάρων διυλιστηρίων, ένα εκ των οποίων ανήκει στη ΜΟΗ και τρία στην ΕΛΠΕ[32]. Το διυλιστήριο της ΜΟΗ παράγει τα ακόλουθα προϊόντα: Πετρέλαια (κίνησης, θέρμανσης, ναυτιλίας), άσφαλτο, υγραέρια, αεροπορικά καύσιμα, μαζούτ και βενζίνες.

52) Τα προϊόντα διύλισης πετρελαίου διατίθενται στην εσωτερική αγορά σε μεγάλους τελικούς καταναλωτές, σε ανεξάρτητα πρατήρια και σε εταιρίες εμπορίας. Τα διυλιστήρια ως επί το πλείστον πωλούν στην εγχώρια αγορά τα παραγόμενα προϊόντα τους, ενώ παράλληλα πραγματοποιούν εισαγωγές πρώτων υλών ή έτοιμων προϊόντων, μέρος των οποίων επανεξάγεται. Στην εγχώρια παραγωγή προϊόντων από τη διύλιση πετρελαίου, σε όρους ποσοτήτων (όγκος), η ΜΟΗ παρήγαγε το 2011 το 30-40% των βενζινών, το 50-60% του ντίζελ/jet και το 40-50% του μαζούτ (Πίνακας 3).

Πίνακας 3: Ποσοστιαία κατανομή παραγωγής βασικών διυλισμένων προϊόντων, 2007-2011

Προϊόν διύλισης	**Εταιρία**	**2007***	**2008***	**2009***	**2010***	**2011****
Βενζίνες	ΜΟΗ	30-40%	30-40%	30-40%	30-40%	**30-40%**
	ΕΛΠΕ	60-70%	60-70%	60-70%	60-70%	60-70%
Ντίζελ/Jet	ΜΟΗ	30-40%	40-50%	40-50%	40-50%	**50-60%**
	ΕΛΠΕ	60-70%	50-60%	50-60%	50-60%	40-50%
Μαζούτ	ΜΟΗ	20-30%	20-30%	20-30%	30-40%	**40-50%**
	ΕΛΠΕ	70-80%	70-80%	70-80%	60-70%	40-50%

**: Στοιχεία International Energy Agency (IEA) για την παραγωγή των ΕΛΠΕ*

***: Εκτιμήσεις για το τέταρτο τρίμηνο του 2011 για την παραγωγή των ΕΛΠΕ*

Πηγή: ΜΟΗ

[32] Τα διυλιστήρια της ΕΛΠΕ βρίσκονται στον Ασπρόπυργο, στην Ελευσίνα και στη Θεσσαλονίκη, με ετήσια ονομαστική δυναμικότητα 7,5 εκατ. τόνους, 5 εκατ. τόνους και 4,5 εκατ. τόνους αργού αντίστοιχα. Τα τρία διυλιστήρια καλύπτουν μαζί το 68% περίπου της συνολικής διυλιστικής ικανότητας της χώρας, ενώ διαθέτουν δεξαμενές αποθήκευσης αργού και προϊόντων πετρελαίου συνολικής χωρητικότητας 6,65 εκατ. κυβ. μέτρων.

Ζ.2 Νομικό πλαίσιο και πετρελαϊκή πολιτική

53) Ο νόμος 3054/2002[33] συνιστά το βασικό νομοθέτημα που διέπει τον κλάδο των πετρελαιοειδών. Πρόκειται στην ουσία για τους άξονες που έχουν προσδιορίσει και κατευθύνει τις επιδιώξεις της εθνικής πετρελαϊκής πολιτικής, που έχει στόχο την οικονομική ανάπτυξη παράλληλα με την ενίσχυση της ασφάλειας και την προστασία του καταναλωτή.[34] Η ΕΑ έχει προβεί σε εκτενή ανάλυση των διατάξεων του νόμου αυτού στη Γνωμοδότηση 29/VII/2012 που εξέδωσε σε σύνθεση ευρείας Ολομέλειας.

Ζ.3 Δίκτυα διανομής

54) Η μεταφορά προϊόντων πετρελαίου από τα διυλιστήρια στον τελικό καταναλωτή εμπεριέχει γενικά δύο στάδια γνωστά ως πρωτογενείς και δευτερογενείς υπηρεσίες αποθήκευσης και διαμετακόμισης.

55) Οι πρωτογενείς υπηρεσίες αποθήκευσης και διαμετακόμισης πετρελαιοειδών περιλαμβάνουν την παραλαβή, αποθήκευση, φόρτωση και μεταφορά (με δεξαμενόπλοια, μικρότερα σκάφη και φορτηγίδες) στις εγκαταστάσεις αποθήκευσης πλησίον των κέντρων κατανάλωσης. Οι δευτερογενείς υπηρεσίες αποθήκευσης και διαμετακόμισης περιλαμβάνουν την κατά τόπους διανομή μέσω βυτιοφόρων στο δίκτυο των άμεσων πελατών (πρατήρια και τελικοί καταναλωτές).

56) Οι κύριοι πετρελαιαγωγοί στην Ελλάδα είναι αυτοί που ενώνουν τα διυλιστήρια με τους θαλάσσιους τερματικούς σταθμούς (λιμάνια) που συνιστούν χώρους εκφόρτωσης αργού πετρελαίου και πετρελαιοειδών στην Αθήνα και Θεσσαλονίκη, ο αγωγός από τα διυλιστήρια ΕΛΠΕ Ασπροπύργου στο Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών και τέλος οι αγωγοί μεταξύ των διυλιστηρίων των ΕΛΠΕ και του θαλάσσιου τερματικού σταθμού στο λιμάνι της Πάχης των Μεγάρων.

57) Οι εταιρίες εμπορίας πετρελαιοειδών προμηθεύονται τα εν λόγω προϊόντα είτε από τα διυλιστήρια σύμφωνα με τα ανωτέρω είτε (σε μικρό ποσοστό) από απευθείας εισαγωγές που πραγματοποιούν οι ίδιες. Οι δεκαπέντε (15) εταιρίες εμπορίας που δραστηριοποιούνται στην Ελλάδα εφοδιάζουν με τη σειρά τους μεγάλους τελικούς καταναλωτές, πρατήρια υγρών καυσίμων που φέρουν το εμπορικό τους σήμα ή ανεξάρτητα, πωλητές καυσίμου θέρμανσης, μεταπωλητές εμφιαλωμένου υγραερίου, καθώς και τη ναυτιλία. Τέλος, τα πρατήρια εφοδιάζουν τους τελικούς καταναλωτές.

58) Οι πωλήσεις υγρών καυσίμων προς τον τελικό καταναλωτή (λιανικές πωλήσεις) πραγματοποιούνται, κατά κύριο λόγο, από τα πρατήρια υγρών καυσίμων είτε άμεσα (μέσω πωλήσεων από πρατήρια που ελέγχονται από τις ίδιες τις εταιρίες εμπορίας) είτε έμμεσα (μέσω πωλήσεων από πρατήρια που φέρουν τα σήματα των εταιριών εμπορίας αλλά τα διαχειρίζονται ανεξάρτητα οι πρατηριούχοι)[35].

---

[33] Ο ν. 3054/2002 περί οργάνωσης της αγοράς πετρελαιοειδών έχει τροποποιηθεί 17 φορές έως σήμερα (ν. 3190/2003, 3325/2005, 3335/2005, 3419/2005, 3423/2005, 3653/2008, 3734/2009, 3769/2009, 3784/2009, 3851/2010, 3897/2010, 4001/2011, 4062/2012, 4067/2012, 4072/2012, 4123/2013 και 4172/2013).

[34] Βλ. πιο αναλυτικά, ιδίως τις σκ. 15-19 της Γνωμοδότησης της ΕΑ 29/VII/2012.

[35] Βλ. Απόφαση ΕΑ 465/VI/2009.

59) Τα πρατήρια υγρών καυσίμων διαχωρίζονται σε αυτά που φέρουν το σήμα μιας εκ των εταιριών εμπορίας και προμηθεύονται αποκλειστικά από αυτή (δηλαδή καμία άλλη εταιρία εμπορίας, άλλος χονδρέμπορος ή διυλιστήριο δεν δύναται να τα προμηθεύσει) και στα καλούμενα ανεξάρτητα πρατήρια (εφεξής Α.Π.), τα οποία δεν φέρουν σήμα συγκεκριμένης εταιρίας και μπορούν να προμηθεύονται το προϊόν είτε απευθείας από τα διυλιστήρια είτε από εταιρίες εμπορίας. Το πλήθος των Α.Π. στην Ελλάδα, κατά το 2011, ήταν 441.

60) Τα πρατήρια του δικτύου των εταιριών εμπορίας ανάλογα με το καθεστώς λειτουργίας τους διακρίνονται σε:

(i) COCOs (company owned company operated/managed), τα οποία είναι ιδιο-διαχειριζόμενα πρατήρια, δηλαδή πρατήρια που ανήκουν στην εταιρία εμπορίας[36] και τα διαχειρίζεται η ίδια (έχοντας έτσι τη δυνατότητα ελέγχου και της τιμής μεταπώλησης),

(ii) CODOs (company owned dealer operated/managed), τα οποία είναι πρατήρια που ανήκουν στην εταιρία εμπορίας και τα διαχειρίζεται όμως πρατηριούχος ως ανεξάρτητος επιχειρηματίας, ο οποίος και καθορίζει την τιμή μεταπώλησης, και

(iii) DODOs (dealer owned dealer operated/managed), τα οποία ανήκουν στον πρατηριούχο[37] και τα διαχειρίζεται ο ίδιος ως ανεξάρτητος επιχειρηματίας, καθορίζοντας ελεύθερα την τιμή μεταπώλησης.

61) Η κατοχή μεγάλου αριθμού πρατηρίων COCOs παρέχει ανταγωνιστικό πλεονέκτημα στην εταιρία εμπορίας, δεδομένου ότι διασφαλίζει τόσο την παραμονή του σημείου πώλησης στον έλεγχό της όσο και τον έλεγχο επί της τιμής μεταπώλησης, η οποία διαμορφώνεται με βάση τον τοπικό ανταγωνισμό. Η συντριπτική πλειοψηφία πρατηρίων υγρών καυσίμων της χώρας είναι DODOs για το σύνολο των εταιριών εμπορίας του κλάδου[38]. Ο αριθμός πρατηρίων λιανικής πώλησης υγρών καυσίμων διαμορφώθηκε στα 6.518 στην ελληνική επικράτεια το 2011, παρουσιάζοντας μείωση κατά 6% έναντι του προηγούμενου έτους[39].

62) Το πετρέλαιο θέρμανσης, το οποίο χρησιμοποιείται για σκοπούς οικιακής θέρμανσης, διανέμεται μέσω τριών κύριων καναλιών πωλήσεων: (α) μέσω πρατηρίων με άδεια πώλησης πετρελαίου θέρμανσης, (β) μέσω μεταπωλητών πετρελαίου θέρμανσης και (γ) απευθείας από τις εταιρίες εμπορίας. Οι πελάτες του δημόσιου τομέα προμηθεύονται γενικά απευθείας από τις εταιρίες εμπορίας.

63) Όπως προκύπτει από την έρευνα της ΓΔΑ, σύμφωνα με τα στοιχεία που προσκόμισαν οι εταιρίες του κλάδου, για την πλειοψηφία αυτών, το 69% περίπου του πετρελαίου θέρμανσης διανέμεται στους πελάτες τους μέσω πρατηρίων υγρών καυσίμων, ενώ το

[36] Υπό την έννοια ότι είτε το οικόπεδο ανήκει κατά κυριότητα στην εταιρία εμπορίας είτε αυτή έχει συνάψει μακροχρόνια σύμβαση μίσθωσης.

[37] Υπό την έννοια ότι είτε το οικόπεδο ανήκει κατά κυριότητα στον πρατηριούχο είτε αυτός έχει συνάψει μακροχρόνια σύμβαση μίσθωσης με τον ιδιοκτήτη.

[38] Εκτιμάται ότι ποσοστό άνω του 70% είναι της κατηγορίας DODOs.

[39] Τα στοιχεία των μερών αφορούν στην 31.12.2011, αλλά η εκτίμηση των τρίτων εταιριών έγινε τον Απρίλιο του 2012 (βλ. υπ' αριθμ. πρωτ. 7302/24.9.2012 επιστολή της γνωστοποιούσας, απάντηση στο ερώτημα 9).

υπόλοιπο 31% περίπου διανέμεται από ενδιάμεσους μεταπωλητές και απευθείας από τις ίδιες. Για τα μέρη που μετέχουν στην παρούσα συγκέντρωση, μέσω πρατηρίων με το σήμα τους διανέμεται, το 2011, το 69% για τη CYCLON, το 62% για την CORAL A.E. και το 56% για την AVIN.

64) Τέλος, όσον αφορά στο αεροπορικό καύσιμο, υπάρχουν δύο στάδια διανομής α) η πώληση καυσίμων από τα διυλιστήρια και τους λοιπούς προμηθευτές (εισαγωγείς) προς τις εταιρίες εμπορίας και β) η πώληση από τις εταιρίες εμπορίας προς τους πελάτες τους - αεροπορικές εταιρίες. Η προμήθεια και παράδοση αεροπορικών καυσίμων σε συγκεκριμένα σημεία[40] εξειδικεύεται σε δύο επιμέρους δραστηριότητες. Η πρώτη δραστηριότητα καλύπτει την προμήθεια και παράδοση των αεροπορικών καυσίμων σε αεροσκάφη στα αεροδρόμια της χώρας, ενώ η δεύτερη καλύπτει την παροχή υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης, τον ανεφοδιασμό, δηλαδή, αεροσκαφών με καύσιμα εντός των αεροδρομίων. Η άσκηση της μιας δραστηριότητας δεν αποκλείει την άσκηση της άλλης.

Η. ΣΧΕΤΙΚΕΣ ΚΑΙ ΕΠΗΡΕΑΖΟΜΕΝΕΣ ΑΓΟΡΕΣ

Η.1 Σχετικές αγορές προϊόντων στην υπό κρίση υπόθεση

65) Κατά τη γνωστοποιούσα, οι σχετικές αγορές πετρελαιοειδών στην υπό κρίση πράξη σε κάθε ένα από τα στάδια διύλισης, χονδρικής εμπορίας και λιανικής διάθεσης είναι οι ακόλουθες:

1. Σχετική αγορά βενζίνης,
2. Σχετική αγορά πετρελαίου κίνησης,
3. Σχετική αγορά πετρελαίου θέρμανσης,
4. Σχετική αγορά υγραερίου,
5. Σχετική αγορά μαζούτ,
6. Σχετική αγορά ασφάλτου,
7. Σχετική αγορά υγραερίου κίνησης και
8. Σχετική αγορά αεροπορικού καυσίμου.

66) Με βάση την ενωσιακή[41] και ελληνική πρακτική και νομολογία[42] ως σχετικές αγορές πετρελαιοειδών σε κάθε στάδιο της αξιακής αλυσίδας (διύλιση, χονδρική εμπορία, λιανική διάθεση) διακρίνονται οι εξής:

1. Σχετική αγορά βενζίνης,
2. Σχετική αγορά πετρελαίου κίνησης,
3. Σχετική αγορά πετρελαίου θέρμανσης,

[40] Βλ. υπόθεση αριθ. COMP/M. 1628 – TotalFina/Elf, παρ. 224, 227, καθώς και Απόφαση ΕΑ 471/VI/2009. Στην εν λόγω παράδοση περιλαμβάνεται και η προμήθεια των αεροσκαφών με καύσιμα.

[41] Βλ. ενδεικτικά απόφαση ΕΕ Case M.4348 - PKN / MAZEIKIU, σκέψεις 6-17, Μ. 1628.

[42] Βλ. ενδεικτικά αποφάσεις ΕΑ 491/VI/2010, 471/VI/2009, 421/V/2008, 334/V/2007, 242/III/2003 και 4/II/1998.

4. Σχετική αγορά υγραερίου,
5. Σχετική αγορά μαζούτ,
6. Σχετική αγορά ασφάλτου/πίσσας,
7. Σχετική αγορά υγραερίου κίνησης (autogas) και
8. Σχετική αγορά αεροπορικού καυσίμου.

67) Πλέον των ανωτέρω αγορών, έχει κριθεί ότι οι αποθηκευτικοί χώροι εταιριών εμπορίας δύνανται να θεωρηθούν ότι αποτελούν διακριτή σχετική αγορά προϊόντος/υπηρεσίας[43], απορριπτέων των περί του αντιθέτου ισχυρισμών της γνωστοποιούσας[44].

68) Συμπερασματικά, λαμβάνοντας υπόψη τα ανωτέρω, και για τους σκοπούς της παρούσας συγκέντρωσης, η Επιτροπή προσδιορίζει τις κάτωθι αγορές ως σχετικές αγορές προϊόντος της υπό κρίσης πράξης:

Στα στάδια της διύλισης, της χονδρικής εμπορίας και της λιανικής διάθεσης:

1. Σχετική αγορά βενζίνης,
2. Σχετική αγορά πετρελαίου κίνησης,
3. Σχετική αγορά πετρελαίου θέρμανσης,
4. Σχετική αγορά υγραερίου,
5. Σχετική αγορά μαζούτ,
6. Σχετική αγορά ασφάλτου/πίσσας,
7. Σχετική αγορά υγραερίου κίνησης (autogas),
8. Σχετική αγορά αεροπορικού καυσίμου, καθώς και
9. Σχετική αγορά αποθηκευτικών χώρων για διυλισμένα προϊόντα.

Η.2 Σχετικές γεωγραφικές αγορές

Στάδιο διύλισης

69) Το στάδιο της διύλισης περιλαμβάνει μόνο δύο εταιρίες, οι οποίες προσφέρουν ομοιογενή προϊόντα υψηλής προστιθέμενης αξίας με χαμηλό βαθμό διαφοροποίησης που απευθύνονται στην εγχώρια κατανάλωση και τις διεθνείς πωλήσεις (αεροπορικό και ναυτιλιακό καύσιμο). Η υποδομή (αγωγοί, λοιπές διασυνδέσεις με χώρες του εξωτερικού) είναι περιορισμένη και οι απευθείας εισαγωγές πετρελαιοειδών από τις εταιρίες εμπορίας είναι σχετικά περιορισμένες. Έτσι, αν και η αγορά πετρελαιοειδών είναι διεθνής εν γένει, η προσφορά των πετρελαιοειδών στην Ελλάδα προέρχεται κατά κύριο λόγο από τις εγχώριες εταιρίες διύλισης[45].

---

[43] Βλ. αποφάσεις Ευρ. Επ. M.4532, M. 1628, M.1464 και αποφάσεις ΕΑ 465/VI/2009 και 491/VI/2010.

[44] Βλ. έντυπο γνωστοποίησης, σελ. 49, καθώς και από 29.11.2013 υπόμνημα της γνωστοποιούσας (σελ. 4).

[45] Βλ. γνωμοδότηση ΕΑ 5/ΙΙΙ/2001, καθώς και αποφάσεις ΕΑ 327/V/2007, 421/V/2008, 465/VI/2009 και 491/VI/2010.

70) Με βάση τα ανωτέρω, η Επιτροπή οριοθετεί ως σχετική γεωγραφική αγορά το σύνολο της ελληνικής επικράτειας για τους σκοπούς της παρούσας γνωστοποίησης. Με την οριοθέτηση αυτή συμφωνεί και η γνωστοποιούσα.

Στάδιο χονδρικής εμπορίας

71) Σε επίπεδο χονδρικής εμπορίας, η δυνατότητα ενός τοπικού μονοπωλητή να εκμεταλλευτεί τη γεωγραφική του θέση περιορίζεται από το δυνητικό ανταγωνισμό που ασκείται από άλλους χονδρέμπορους σε γειτονικές περιοχές. Θα πρέπει να σημειωθεί ότι, παρόλο που στην Ελλάδα λειτουργούν δύο μόνο εταιρίες διύλισης (ΕΛΠΕ και ΜΟΗ), η δυνατότητα εναλλαγής προμήθειας (swapping activity) μεταξύ των εταιριών διύλισης διευκολύνει την επέκταση της δραστηριότητας των εταιριών εμπορίας (χονδρέμποροι) με σημαντικά πλεονεκτήματα κόστους, γεγονός που τους επιτρέπει να λειτουργούν πανελλαδικά, παρόλο που σε μερικές περιοχές της χώρας (νομοί) ορισμένες εταιρίες εμπορίας έχουν μεγαλύτερη παρουσία σε σχέση με άλλες. Το γεγονός ότι σε αρκετές περιπτώσεις μια εταιρία εμπορίας, η οποία διαθέτει αποθηκευτικούς χώρους σε μια γεωγραφική περιοχή (νομός), εξυπηρετεί και άλλες εταιρίες εμπορίας, παρέχοντας σε αυτές πρόσβαση για την αποθήκευση και διακίνηση των καυσίμων, αποτελεί ισχυρή ένδειξη ότι υπάρχει δυνατότητα ανταγωνισμού μεταξύ των εταιριών εμπορίας σε όλη την ελληνική επικράτεια.

72) Επομένως, και σε επίπεδο χονδρικής διάθεσης υγρών καυσίμων ως σχετική γεωγραφική αγορά μπορεί να θεωρηθεί η ελληνική επικράτεια[46]. Ενισχυτικό της άποψης αυτής είναι και η διαπίστωση ότι οι εταιρίες εμπορίας σε ελάχιστες περιπτώσεις εισάγουν πετρελαιοειδή, εξαιτίας αντικειμενικών δυσκολιών που συνδέονται με την υποχρέωση τήρησης αποθεμάτων ασφαλείας εντός της ελληνικής επικράτειας. Με την οριοθέτηση αυτή συμφωνεί και η γνωστοποιούσα.

Στάδιο λιανικής πώλησης[47]

73) Σχετικά με τον ορισμό της γεωγραφικής αγοράς της λιανικής πώλησης βενζίνης και πετρελαίου κίνησης η γνωστοποιούσα θεωρεί ότι *«θα έπρεπε να θεωρηθεί ως εθνική καθώς τα δίκτυα λιανικής της Coral (πρώην Shell) και της Avin, καθώς και εκείνα των περισσότερων ανταγωνιστών τους είναι διεσπαρμένα σε όλη την ηπειρωτική και νησιωτική Ελλάδα ενώ οι συνθήκες ανταγωνισμού σε όλη την ηπειρωτική Ελλάδα είναι γενικά ομοιογενείς»*. Στο ίδιο συμπέρασμα κατατείνει, κατά την άποψή της, και το γεγονός ότι η αλυσίδα υποκατάστασης (chain of substitution) λειτουργεί σε επίπεδο πρατηρίων λιανικής πώλησης και ευνοεί τον αλληλοεπηρεασμό των τιμών τους, με αποτέλεσμα να

---

[46] Βλ. OFT230 - 1998 Competition in the Supply of petrol in the UK, και OFT, 2000 Petrol and Diesel Pricing in the Highlands and Islands, αποφάσεις ΕΑ 242/III/2003, 334/V/2007, 421/V/2008 και 465/VI/2009, καθώς και Case M.4348 - PKN / MAZEIKIU, σκέψη 28.

[47] Σύμφωνα με πάγια νομολογία της Επιτροπής Ανταγωνισμού (βλ. αποφάσεις 465/VI/2009, σκέψη 87, και 491/VI/2010, σκέψη 92), η οποία ακολουθεί την ενωσιακή νομολογία (διαχωρισμός σε λιανικές και μη-λιανικές πωλήσεις), οι εταιρίες εμπορίας (χονδρέμποροι), δραστηριοποιούνται σε αυτό το στάδιο είτε άμεσα (μέσω πωλήσεων από πρατήρια που ελέγχονται από τις ίδιες) είτε έμμεσα (μέσω πωλήσεων από πρατήρια που φέρουν τα σήματα των εταιριών χονδρικής αλλά τα διαχειρίζονται ανεξάρτητα οι πρατηριούχοι). Με άλλα λόγια, οι πωλήσεις λιανικής περιλαμβάνουν το σύνολο των πωλήσεων των εταιριών εμπορίας στο δίκτυο των πρατηρίων που φέρουν το σήμα αυτών (branded), καθώς και εκείνων των πωλήσεων που προορίζονται για τελική κατανάλωση.

διαμορφώνονται συχνά ομοιογενείς συνθήκες ανταγωνισμού σε περιοχές ευρύτερες του νομού. Δηλαδή, τα όρια των νομών μπορεί να είναι τεχνητά για τους σκοπούς αξιολόγησης των συνθηκών ανταγωνισμού, δεδομένου ότι ανταγωνιστικές πιέσεις ασκούνται από γειτονικούς νομούς μέσω αλυσίδας υποκατάστασης. Συμπληρώνει δε ότι «*Ο νομός δεν είναι παρά μόνο μια διοικητική υποδιαίρεση της χώρας, η οποία κατά καιρούς επαναπροσδιορίζεται και αλλάζει (π.χ. διοικητική μεταρρύθμιση Καλλικράτη). Σε κάθε νομό υπάρχουν διαφορετικές σχετικές γεωγραφικές αγορές με διαφορετικά χαρακτηριστικά (αστικά κέντρα, τουριστικές περιοχές, ορεινές περιοχές, αγροτικές περιοχές κλπ) εντός των οποίων διαμορφώνονται οι ανταγωνιστικές συνθήκες και η εναλλαξιμότητα των πηγών προμηθείας από τον καταναλωτή*».[48]

74) Επομένως, ορισμένοι από τους προαναφερόμενους ισχυρισμούς της γνωστοποιούσας είναι εύλογοι. Ωστόσο, δεν οδηγούν κατ' ανάγκη σε οριοθέτηση εθνικής αγοράς, όπως αβασίμως ισχυρίζεται η γνωστοποιούσα χωρίς περαιτέρω διάκριση, αλλά σε οριοθέτηση τοπικών αγορών, οι οποίες ενδέχεται να είναι μεγαλύτερες ή μικρότερες από ένα συγκεκριμένο νομό.

75) Ειδικότερα, σε επίπεδο λιανικής διάθεσης, η σχετική γεωγραφική αγορά μπορεί θεωρητικά να περικλείει το σύνολο της χώρας. Αυτό μπορεί να συμβαίνει, καθώς σε μια μικρή αλλά σημαντική μη παροδική αύξηση της τιμής των υγρών καυσίμων σε μια γεωγραφική περιοχή (νομός ή περιφέρεια) οι καταναλωτές μπορούν μέσω της αλυσίδας υποκατάστασης (chain of substitution) να οδηγηθούν σε φθηνότερα πρατήρια σε άλλη γειτνιάζουσα γεωγραφική περιοχή, η οποία με τη σειρά της συνδέεται και αλληλεπιδρά με άλλη γειτνιάζουσα περιοχή. Ωστόσο, τονίζεται ότι προϋπόθεση για να επιτευχθεί κάτι τέτοιο είναι τα σχετικά κόστη που επιβαρύνουν τον καταναλωτή με αυτή του την απόφαση (χρόνος, έξοδα μετακίνησης, κ.λ.π) να είναι μικρότερα από το κόστος αγοράς του ίδιου του καυσίμου, γεγονός που δεν συμβαίνει στις περισσότερες περιπτώσεις (αραιοκατοικημένοι νομοί, νομοί με μικρό αριθμό πρατηρίων και ανεπαρκές οδικό δίκτυο). Αυτό έχει ως συνέπεια ο ανταγωνισμός που αναπτύσσεται σε επίπεδο λιανικής, να θεωρείται «τοπικός» (localized competition).[49] Αυτό δε γίνεται ευρέως αποδεκτό σχετικά με τη λιανική πώληση υγρών καυσίμων, τόσο στην ενωσιακή και εθνική πρακτική και νομολογία, όσο και στη βιβλιογραφία.[50]

76) Για τους λόγους αυτούς, σύμφωνα με προηγούμενες αποφάσεις της ΕΑ, η σχετική γεωγραφική αγορά σε επίπεδο λιανικής εμπορίας καυσίμων περιορίζεται σε τοπικό

[48] Βλ. έντυπο γνωστοποίησης, σελ. 31, καθώς και από 29.11.2013 υπόμνημα της γνωστοποιούσας (σελ. 5-7). Προς επίρρωση των ισχυρισμών της, η γνωστοποιούσα αναφέρει ότι, για παράδειγμα, στο νομό Ευβοίας, όπου υπάρχουν τέσσερις διαφορετικές γεωγραφικές αγορές (Βόρεια, Κεντρική, Νότια και Ανατολική Εύβοια), ένα πρατήριο στην Κάρυστο δεν ανταγωνίζεται ένα πρατήριο στην Αιδηψό, ούτε ένας καταναλωτής από τη Κάρυστο θα μεταβεί στην Αιδηψό για να εφοδιάσει το αυτοκίνητό του με βενζίνη.

[49] «Τοπικός ανταγωνισμός σημαίνει ότι η στρατηγική συμπεριφορά μιας επιχείρησης επιδρά σημαντικά στις ενέργειες των επιχειρήσεων που βρίσκονται πλησίον αυτής, ενώ η επίδρασή της είναι μικρή για επιχειρήσεις οι οποίες είναι εγκατεστημένες μακριά από αυτή». Ο τοπικός ανταγωνισμός αναλύεται μέσω των χωροθετικών υποδειγμάτων (Spatial Competition Models). Βλ. σχετικά Φώτης (2013), σελ. 118.

[50] Βλ. ενδεικτικά Irish Competition Authority, 2003 “Case COM/98/02”, OFT, 1998 “Competition in the Supply of petrol in the UK” και M. Slade, 1987, “Interfirm rivalry in a repeated game, an empirical test of tacit collusion”, Journal of Industrial Economics, June, 499-516).

επίπεδο[51], δηλαδή σε συγκεκριμένη περιορισμένη χιλιομετρική απόσταση από το πρατήριο[52] ή/και σε επίπεδο νομού[53]. Στο πλαίσιο αυτό, και δεδομένων των μεθοδολογικών δυσχερειών για τον ορισμό τοπικών αγορών σε κάθε περίπτωση, ο νομός μπορεί να χρησιμοποιηθεί (και έχει κατά το παρελθόν χρησιμοποιηθεί σε έρευνες της ΕΑ) ως ενδεικτική γεωγραφική αγορά (as a proxy) για τη διερεύνηση των συνθηκών ανταγωνισμού σε τοπικό επίπεδο. Και τούτο, διότι:

α) Οι εταιρίες εμπορίας καταρτίζουν ένα γενικό τιμοκατάλογο ανά νομό, ο οποίος καθορίζεται βάσει του μέσου κόστους μεταφοράς από την αποθήκη στην πρωτεύουσα του συγκεκριμένου νομού, και στη συνέχεια διαμορφώνεται η τελική (καθαρή) τιμή χονδρικής ανά πρατήριο, η οποία λαμβάνει υπόψη τις τυχόν εκπτώσεις (τιμολογίου και όγκου) που χορηγούν οι εταιρίες.

β) Υφίστανται σημαντικές αποκλίσεις μέσων τιμών μεταξύ των νομών σε επίπεδο λιανικής διάθεσης, οι οποίες στην αγορά της βενζίνης φθάνουν μέχρι και 10%.

γ) Παρουσιάζονται σημαντικές διαφορές (αποκλίσεις) στα μερίδια αγοράς των εμπλεκόμενων εταιριών (CORAL, AVINOIL, CYCLON), οι οποίες για τη σχετική αγορά της βενζίνης προσεγγίζουν τις 51 ποσοστιαίες μονάδες.

δ) Η μορφολογία του εδάφους της ελληνικής αγοράς δεν επιτρέπει, ιδίως στις νησιωτικές περιοχές, να ενταχθούν στην ίδια σχετική αγορά με την ηπειρωτική χώρα, καθώς οι συνθήκες ανταγωνισμού είναι διαφορετικές κυρίως λόγω του μεταφορικού κόστους.

77) Εν προκειμένω, ως ενδεικτική σχετική γεωγραφική αγορά στο στάδιο της λιανικής διάθεσης, το οποίο περιλαμβάνει τις σχετικές αγορές βενζίνης, πετρελαίου θέρμανσης, πετρελαίου κίνησης, υγραερίου και υγραερίου κίνησης, μπορεί να θεωρηθεί ο νομός. Ωστόσο, παρέλκει η περαιτέρω ακριβής οριοθέτηση της σχετικής αγοράς σε τοπικό επίπεδο, δεδομένου ότι δεν προκύπτουν προβλήματα στην αποτελεσματική λειτουργία του ανταγωνισμού (βλ. ουσιαστική αξιολόγηση κατωτέρω).

Αεροπορικά καύσιμα

78) Περαιτέρω, σύμφωνα με προηγούμενες αποφάσεις της ΕΑ, στη λιανική πώληση αεροπορικών καυσίμων η σχετική γεωγραφική αγορά έχει οριοθετηθεί σε επίπεδο αεροδρομίου[54]. Αντίστοιχα, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή σε σχετικές αποφάσεις της έκρινε ότι πρέπει να γίνει διαχωρισμός ανάμεσα στην παραγωγή αεροπορικών καυσίμων, όπου ως σχετική γεωγραφική αγορά μπορεί να θεωρηθεί η παγκόσμια, και στον εφοδιασμό συγκεκριμένων τοποθεσιών με αεροπορικά καύσιμα, όπου η υποδομή διανομής μπορεί να περιορίσει γεωγραφικά τη δράση του ανταγωνισμού[55]. Έτσι, το ανταγωνιστικό περιβάλλον μπορεί να διαφέρει από ένα αεροδρόμιο ή μία τοποθεσία σε ένα άλλο, κυρίως λόγω της υποδομής διανομής, που είναι γενικά εξειδικευμένη για κάθε συγκεκριμένο

[51] Βλ. απόφαση ΕΑ 491/VI/2010.

[52] Βλ. απόφαση ΕΑ 236/IV/2004.

[53] Βλ. απόφαση ΕΑ 465/VI/2009.

[54] Βλ. αποφάσεις ΕΑ 327/V/2007, 471/VI/2009 και 491/VI/2010.

[55] Βλ. αποφάσεις Ευρ.Επ. BP / Mobil, ό.π., Exxon-Mobil, υπόθ. IV/M.1383, και Shell UK/Gulf Oil ό.π., δημοσιευμένες στην ιστοσελίδα της ΕΕ.

αεροδρόμιο. Εξαιτίας αυτού, οι προμηθευτές δεν αρκεί να παράγουν / προμηθεύονται αεροπορικά καύσιμα για να προμηθεύουν τις αεροπορικές εταιρίες, αλλά πρέπει επιπροσθέτως να έχουν πρόσβαση στην ιδιαίτερη υποδομή διανομής και διοχέτευσης που θα τους επιτρέπει να προωθούν αποτελεσματικά το προϊόν τους στο τελικό στάδιο της αλυσίδας προσφοράς, δηλαδή σε κάποιο αεροπλάνο. Ως εκ τούτου, για την υπό κρίση συγκέντρωση ως σχετική γεωγραφική αγορά ορίζεται το κάθε αεροδρόμιο χωριστά[56]. Με την οριοθέτηση αυτή συμφωνεί και η γνωστοποιούσα.

Αποθηκευτικοί χώροι

79) Η σχετική αγορά των αποθηκευτικών χώρων για διυλισμένα προϊόντα διαθέτει τοπική / περιφερειακή διάσταση στο βαθμό που η μεταφορά των πετρελαιοειδών υπόκειται σε περιορισμούς (μεταφορικό κόστος, έλλειψη χωροταξικού σχεδιασμού, αντιδράσεις από τοπικές κοινωνίες, περιβαλλοντικοί περιορισμοί, κ.λ.π.), οι οποίοι συνιστούν νομικά και πραγματικά εμπόδια εισόδου[57]. Με την άποψη αυτή συμφωνούν τρεις εταιρίες εμπορίας[58].

80) Με βάση τα ανωτέρω και για τους σκοπούς της παρούσας συγκέντρωσης, η Επιτροπή εκτιμά ότι η σχετική αγορά των αποθηκευτικών χώρων για διυλισμένα προϊόντα θα πρέπει να οριστεί, καταρχήν, σε τοπικό / περιφερειακό επίπεδο. Ειδικότερα, λόγω της ιδιαίτερης γεωμορφολογίας του ηπειρωτικού ελλαδικού χώρου (ορεινοί όγκοι, απομακρυσμένοι οικισμοί, δύσβατό οδικό δίκτυο, κ.λ.π), εκτιμάται ότι η σχετική γεωγραφική αγορά των αποθηκευτικών χώρων για διυλισμένα προϊόντα καλύπτει μια συγκεκριμένη μέγιστη χιλιομετρική απόσταση γύρω από τον κάθε αποθηκευτικό χώρο, το εύρος της οποίας είναι συνάρτηση του μεταφορικού κόστους. Ωστόσο, για τους σκοπούς της παρούσας συγκέντρωσης, η ακριβής οριοθέτηση της εν λόγω χιλιομετρικής απόστασης δεν επηρεάζει την ουσιαστική αξιολόγηση της γνωστοποιηθείσας συγκέντρωσης και, ως εκ τούτου, παρέλκει η περαιτέρω διερεύνησή της.

Η.3 Επηρεαζόμενες αγορές στην υπό κρίση υπόθεση[59]

81) Για τους σκοπούς της υπό κρίσης συγκέντρωσης, ως **επηρεαζόμενες αγορές** διακρίνονται οι κάτωθι (βλ. αναλυτικά και ενότητα Θ.2):

- <u>Οριζόντια επηρεαζόμενες αγορές</u>, καθώς διαμορφώνεται συνδυασμένο μερίδιο αγοράς άνω του 15%:

---

[56] Βλ. απόφαση ΕΑ 327/V/2007 και απόφαση Ευρ.Επ. Exxon-Mobil ό.π.

[57] Βλ. αποφάσεις Ευρ. Επ. Μ.1464, Μ.4532, Μ. 1628, Μ.1464 και απόφαση ΕΑ 465/VI/2009, σκ. 37.

[58] Βλ. απαντήσεις εταιριών [[…]].

[59] Με τον όρο «επηρεαζόμενη αγορά» νοείται α) κάθε σχετική αγορά προϊόντος στην οποία ασκούν επιχειρηματικές δραστηριότητες δύο ή περισσότερες από τις συμμετέχουσες στη συγκέντρωση επιχειρήσεις, εφόσον εκτιμάται ότι η συγκέντρωση θα οδηγήσει σε συνολικό μερίδιο στην αγορά αυτή ύψους τουλάχιστον 15% (η περίπτωση αφορά στις οριζόντιες σχέσεις), καθώς και β) κάθε σχετική αγορά στην οποία ασκεί επιχειρηματικές δραστηριότητες οποιαδήποτε συμμετέχουσα επιχείρηση και βρίσκεται σε προηγούμενο ή επόμενο στάδιο της παραγωγικής ή εμπορικής διαδικασίας του προϊόντος σε σχέση με την αγορά στην οποία δραστηριοποιείται άλλη συμμετέχουσα επιχείρηση, και οποιοδήποτε από τα ατομικά ή συνδυασμένα μερίδια αγοράς των επιχειρήσεων αυτών, σε οποιοδήποτε στάδιο της παραγωγικής ή εμπορικής διαδικασίας, ανέρχεται σε 25% τουλάχιστον, ανεξάρτητα αν μεταξύ των μερών υφίσταται σχέση προμηθευτή/πελάτη (η περίπτωση αφορά στις κάθετες σχέσεις).

(1) Λιανική εμπορία βενζίνης,

(2) Λιανική εμπορία πετρελαίου κίνησης,

(3) Λιανική εμπορία πετρελαίου θέρμανσης,

(4) Λιανική εμπορία αεροπορικού καυσίμου στο αεροδρόμιο «Ελ. Βενιζέλος»,

(5) Χονδρική εμπορία βενζίνης,

(6) Χονδρική εμπορία πετρελαίου κίνησης,

(7) Χονδρική εμπορία πετρελαίου θέρμανσης και

(8) Αγορά αποθηκευτικών χώρων πετρελαιοειδών.

- Κάθετα επηρεαζόμενες αγορές:

(9) Αγορά διύλισης πετρελαιοειδών, καθώς στις αγορές επόμενου οικονομικού σταδίου (χονδρική εμπορία βενζίνης, πετρελαίου κίνησης και πετρελαίου θέρμανσης) διαμορφώνεται μερίδιο αγοράς για τη νέα οντότητα (MOH_CORAL_AVIN_CYCLON) άνω του 25%,

(10) Αγορές χονδρικής εμπορίας βενζίνης, πετρελαίου κίνησης και πετρελαίου θέρμανσης και

(11) Αγορές λιανικής πώλησης υγρών καυσίμων, καθώς διαμορφώνεται μερίδιο αγοράς άνω του 25% για τη νέα οντότητα (MOH_ CORAL _AVIN_CYCLON) στις αγορές προηγούμενου οικονομικού σταδίου (χονδρική εμπορία βενζίνης, πετρελαίου κίνησης και πετρελαίου θέρμανσης).

82) Περαιτέρω, η Shell & MOH Aviation έχει παρουσία σε […] αεροδρόμια, μεταξύ των οποίων και το αεροδρόμιο «Ελευθέριος Βενιζέλος», ενώ η CYCLON δραστηριοποιείται μόνο στο αεροδρόμιο «Ελευθέριος Βενιζέλος»[60]. Επομένως, η επηρεαζόμενη αγορά στην παρούσα υπόθεση είναι η αγορά λιανικής πώλησης αεροπορικού καυσίμου στο αεροδρόμιο «Ελ. Βενιζέλος», η οποία περιλαμβάνει την προμήθεια και παράδοση των καυσίμων. Τον εφοδιασμό αεροπορικού καυσίμου στο εν λόγω αεροδρόμιο εκτελεί η εταιρία SAFCO A.E., στην οποία συμμετέχει κατά […] η MOH[61].

83) Τέλος, σημειώνεται ότι οι σχετικές αγορές μαζούτ, ασφάλτου / πίσσας και υγραερίου δεν είναι επηρεαζόμενες (οριζόντια ή και κάθετα) για τους σκοπούς της κρινόμενης υπόθεσης, καθώς δραστηριοποιείται σε αυτές μόνο η MOH, ενώ η CYCLON δεν είναι πραγματικός / δυνητικός προμηθευτής / πελάτης της MOH σε αυτές.

[60] Η CYCLON αγοράζει αεροπορικό καύσιμο από τη MOH, ενώ συνεργάζεται με την εταιρία […], η οποία είναι πράκτορας και βρίσκει πελάτες για λογαριασμό της. Βλ. υπ' αριθμ. πρωτ. 7444/26.9.2013 έγγραφο της γνωστοποιούσας μέσω ηλεκτρονικού ταχυδρομείου.

[61] […].

Θ. ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΗΣ ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΣΗΣ ΣΤΙΣ ΑΓΟΡΕΣ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΕΙΔΩΝ

Θ.1 ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΕΣ ΣΥΝΘΗΚΕΣ

Θ.1.1 Ωριμότητα αγοράς

84) Η αγορά προϊόντων πετρελαίου είναι σε φάση ωριμότητας με πτωτικές τάσεις, όπως επισημαίνει και η γνωστοποιούσα. Βάσει στοιχείων προσκομισθέντων από τη γνωστοποιούσα, κατά τη διάρκεια της χρονικής περιόδου 2000-2007 οι πωλήσεις βενζίνης στην Ελλάδα κατέγραψαν ετήσια αύξηση περίπου 3%, λόγω όμως της οικονομικής κρίσης η τάση αυτή αντιστράφηκε. Έτσι, οι πωλήσεις βενζινών παρουσίασαν μείωση κατά 9,6% το 2011 έναντι του προηγούμενου έτους, ενώ η αντίστοιχη μεταβολή για το 2012 ανήλθε στο 12,2%. Αντίστοιχη εικόνα παρουσιάζει και το πετρέλαιο κίνησης, καταγράφοντας μείωση κατά 12,4% το 2011 έναντι του προηγούμενου έτους, η αντίστοιχη δε μεταβολή για το 2012 ανήλθε στο -8,9%. Επιπλέον, έντονη μείωση καταγράφει και το πετρέλαιο θέρμανσης, γεγονός που οφείλεται και στην αντικατάστασή του από το φυσικό αέριο. Για τα αεροπορικά καύσιμα η πτώση έχει ξεκινήσει από το 2009, ενώ το 2011 παρουσιάσθηκαν σημάδια σταθεροποίησης. Για το 2012 (μέχρι και τον Απρίλιο) η πτώση σε σχέση με το αντίστοιχο τετράμηνο του 2011 ανέρχεται στο 20%.

Θ.1.2 Τιμολόγηση

85) Η τιμολόγηση των προϊόντων πετρελαίου λαμβάνει χώρα στα τρία στάδια της αγοράς (διύλιση, χονδρική εμπορία και λιανική διάθεση), δηλαδή από τις εταιρίες διύλισης στις εταιρίες εμπορίας πετρελαιοειδών, από τις τελευταίες στους κατόχους άδειας λιανικής (πρατήρια υγρών καυσίμων και μεταπωλητές πετρελαίου θέρμανσης) και σε μεγάλους τελικούς καταναλωτές (βιομηχανικοί και εμπορικοί πελάτες, εταιρίες ηλεκτροπαραγωγής, κ.λ.π), και από τους κατόχους άδειας λιανικής στους τελικούς καταναλωτές[62].

86) Οι τιμές διυλιστηρίου (ex-refinery prices) υπολογίζονται ημερησίως λαμβάνοντας υπόψη: α) την τιμή προϊόντος Platts CIF Med[63], που αντιστοιχεί στην τιμή προϊόντων που παραδίδονται σε λιμάνι της Ιταλίας (Γένοβα), β) την προσαύξηση (premium) του διυλιστηρίου ανάλογα με τον τύπο του προϊόντος και γ) την ισοτιμία ευρώ-δολαρίου. Σύμφωνα με τα ανωτέρω, οι τιμές διυλιστηρίου αντιστοιχούν στις διεθνείς τιμές πετρελαϊκών προϊόντων και δεν καθορίζονται από την αρχή «κόστος παραγωγής + περιθώριο κέρδους»[64]. Ειδικότερα, ανάλογα με το προϊόν λαμβάνεται υπόψη ο μέσος όρος[65] των τιμών του δείκτη High Platts των τεσσάρων προηγουμένων ημερών. Σε αυτόν προστίθεται η προσαύξηση[66], η οποία καλύπτει το κόστος των αποθεμάτων ασφαλείας που υποχρεούνται να διατηρούν τα διυλιστήρια, καθώς επίσης και οποιαδήποτε τυχόν άλλα κόστη που δεν υπολογίζονται στις τιμές του δείκτη Platts (π.χ. κόστος διακίνησης μικρότερων όγκων, ειδικές υπηρεσίες, ΦΠΑ κ.λ.π.). Το άθροισμα αυτών των δύο

---

62 Βλ. και μελέτη ΙΟΒΕ με τίτλο «Οι προσδιοριστικοί παράγοντες διαμόρφωσης των τιμών των πετρελαιοειδών», Ιούνιος 2009.

63 CIF: Costs Insurance and Freight, δηλαδή κόστος ασφάλισης και μεταφοράς του φορτίου. Η εν λόγω τιμή λαμβάνεται από το δελτίο Platt's.

64 Βλ. απόφαση ΕΑ 502/VI/2010, σκέψη 58.

65 Ο μέσος όρος χρησιμοποιείται για εξομάλυνση της ημερήσιας διαφοροποίησης των διεθνών τιμών.

66 Υπολογιζόμενη σε δολάρια ανά μετρικό τόνο (MT).

παραμέτρων δίνει την τιμή διυλιστηρίου σε δολάρια/τόνο, για τη μετατροπή της οποίας σε ευρώ λαμβάνεται ο μέσος όρος της συναλλαγματικής ισοτιμίας δολαρίου/ευρώ των τεσσάρων προηγούμενων ημερών, όπως δημοσιεύεται από την Ευρωπαϊκή Κεντρική Τράπεζα (ΕΚΤ), προσαυξημένος κατά 0,5%.

87) Από την 1.7.2007 και εφεξής κατ' εφαρμογή σχετικής Υπουργικής Απόφασης[67] τα διυλιστήρια υποχρεούνται σε γνωστοποίηση των τιμών των προϊόντων τους στις εταιρίες εμπορίας ημερησίως το αργότερο μέχρι τις 10:00 π.μ. Το κόστος κτήσης των πετρελαιοειδών από τις εταιρίες εμπορίας ορίζεται ως το άθροισμα της τιμής διυλιστηρίου (ex-refinery) και των φόρων, τελών και εισφορών, τους οποίους οι εταιρίες εμπορίας καταβάλλουν πριν από τη διάθεση των προϊόντων στην εσωτερική αγορά. Επί του συνόλου υπολογίζεται ο Φόρος Προστιθέμενης Αξίας (ΦΠΑ). Το κόστος κτήσης των πρατηριούχων προκύπτει από το άθροισμα του κόστους κτήσης των εταιριών εμπορίας (εξαιρουμένου του ΦΠΑ) και του περιθωρίου κέρδους τους.

Τιμολόγηση στα πρατήρια τύπου COCO

88) Στις περιπτώσεις που η εταιρία εμπορίας καθορίζει την τελική τιμή αντλίας (δηλαδή στα πρατήρια υγρών καυσίμων τύπου COCO), η τιμή καθορίζεται υπολογίζοντας αθροιστικά το μεικτό περιθώριο κέρδους της εταιρίας εμπορίας στην τιμή διυλιστηρίου πλέον φόρων και δασμών και επί του ποσού αυτού υπολογίζεται ο ΦΠΑ. Για τον υπολογισμό του μεικτού περιθωρίου κέρδους των εταιριών εμπορίας λαμβάνονται υπ' όψιν οι ακόλουθες παράμετροι:

(i) η γεωγραφική τοποθεσία του τελικού σημείου πώλησης και κατά συνέπεια το κόστος μεταφοράς και το κόστος διακίνησης του προϊόντος (π.χ. λειτουργικά κόστη των τερματικών σταθμών),

(ii) οι ποσότητες κάθε προϊόντος προς πώληση,

(iii) οι πιστώσεις που χορηγούνται στις εταιρίες εμπορίας,

(iv) χρηματοοικονομικά έξοδα (π.χ. κόστος αποθεμάτων),

(v) λοιπές παροχές (π.χ. προκαταβολές ενοικίων στις εταιρίες εμπορίας, συμμετοχή στα έξοδα πρατηρίων κ.λ.π.),

(vi) συγκεκριμένα κόστη που απορρέουν από την συνεργασία με τους συγκεκριμένους πρατηριούχους και

(vii) το κέρδος των μετόχων.

89) Τέλος, το μεικτό περιθώριο κέρδους της εταιρίας εμπορίας αποτελεί συνάρτηση του όγκου πωλήσεων, των λειτουργικών εξόδων της, των εσόδων από πρόσθετες υπηρεσίες[68], του επιπέδου του ανταγωνισμού που αντιμετωπίζει και εν τέλει του κέρδους που επιθυμεί να αποκομίσει από τη δραστηριότητά της.

Τιμολόγηση στα πρατήρια τύπου CODO και DODO

[67] ΦΕΚ Β' 554/18.4.2007.

[68] Π.χ. από το πλύσιμο αυτοκινήτων ή τη λειτουργία mini market.

90) Στις περιπτώσεις που ο πρατηριούχος καθορίζει την τελική τιμή αντλίας (δηλαδή στα πρατήρια υγρών καυσίμων τύπου CODO και DODO), η τιμολόγηση προς τους πρατηριούχους γίνεται όπως η τιμολόγηση σε λοιπούς πελάτες πλην των πρατηρίων (βλ. κατωτέρω παρ. 91-92), δηλαδή:

1. είτε εφαρμόζεται ένας γενικός τιμοκατάλογος ανά νομό που έχει καθορισθεί βάσει του μέσου κόστους μεταφοράς από την αποθήκη στην πρωτεύουσα του συγκεκριμένου νομού και στη συνέχεια υπολογίζεται έκπτωση για κάθε πρατηριούχο, λαμβάνοντας υπόψη:

   i) τη γεωγραφική τοποθεσία του τελικού σημείου πώλησης και, έτσι, του κόστους μεταφοράς και του κόστους διακίνησης του προϊόντος (π.χ. λειτουργικά κόστη των τερματικών σταθμών),

   ii) τις ποσότητες κάθε προϊόντος προς πώληση,

   iii) τις πιστώσεις που χορηγούνται στις εταιρίες εμπορίας στους μεταπωλητές και στους τελικούς καταναλωτές,

   iv) τα χρηματοοικονομικά έξοδα (π.χ. κόστος αποθεμάτων) και

   v) το κέρδος των μετόχων.

2. είτε προστίθεται μία πάγια προσαύξηση στην ημερησίως δημοσιευόμενη τιμή διυλιστηρίου της ΕΛΠΕ, η οποία χρησιμοποιείται ως τιμή αναφοράς. Η τιμή προς οποιοδήποτε ανεξάρτητο πρατήριο γίνεται σύμφωνα με τα ανωτέρω, με ατομική διαπραγμάτευση των προσαυξήσεων με κάθε πρατηριούχο.

Τιμολόγηση καυσίμων σε λοιπούς πελάτες πλην των πρατηρίων

91) Οι τιμές πώλησης (πετρελαίου κίνησης, βενζίνης και πετρελαίου θέρμανσης)[69] σε λοιπούς πελάτες πλην των πρατηρίων, καθορίζονται με έναν εκ των δύο ακόλουθων τρόπων:

(i) βάσει τιμοκαταλόγου χονδρικής που ισχύει ανά γεωγραφική περιφέρεια, υπολογίζοντας έκπτωση σε €/m^3, ή

(ii) με μία μέθοδο τιμολόγησης π.χ. μία πάγια προσαύξηση επαυξάνουσα την ημερησίως δημοσιευόμενη τιμή διυλιστηρίου της ΕΛΠΕ.

92) Για την έκπτωση ή την προσαύξηση λαμβάνονται υπ’ όψιν οι ακόλουθες παράμετροι:

(i) η γεωγραφική τοποθεσία του τελικού σημείου πώλησης και, έτσι, το κόστος μεταφοράς και το κόστος διακίνησης του προϊόντος (π.χ. λειτουργικά κόστη των τερματικών σταθμών),

(ii) οι ποσότητες κάθε προϊόντος προς πώληση,

(iii) οι πιστώσεις που χορηγούνται στις εταιρίες εμπορίας, στους μεταπωλητές και στους τελικούς καταναλωτές,

(iv) τα χρηματοοικονομικά έξοδα (π.χ. κόστος αποθεμάτων) και

(v) το κέρδος των μετόχων.

[69] Το ίδιο ισχύει και για τις αγορές του μαζούτ και της ασφάλτου.

93) Σύμφωνα με τη γνωστοποιούσα[70] τα μέρη ακολουθούν δύο διαφορετικούς τρόπους καθορισμού των τιμών στην περίπτωση της χονδρικής πώλησης, αμφότεροι δε οι τρόποι αυτοί εφαρμόζονται ως προς όλες τις κατηγορίες πρατηρίων […]. Ειδικότερα:

«[…]».

94) Στην Ελλάδα τα περισσότερα πρατήρια υγρών καυσίμων είναι κατηγορίας DODO, οπότε η τιμή πώλησης των καυσίμων καθορίζεται εντέλει από τον πρατηριούχο. Αυτό ισχύει για τη μεγάλη πλειοψηφία των πρατηρίων που λειτουργούν με το σήμα της CORAL (πρώην SHELL) και της AVIN. Στο σύνολο των πρατηρίων με το σήμα CYCLON η τιμή πώλησης καθορίζεται από τους πρατηριούχους, δεδομένου ότι η CYCLON δεν διαθέτει πρατήρια τύπου COCO. Βάσει των στοιχείων που προσκόμισε η γνωστοποιούσα, η πλειοψηφία των πρατηρίων της CORAL και της AVIN (περίπου 70% και στις δύο εταιρίες) είναι ιδιοκτησίας του πρατηριούχου και λειτουργούνται από τον ίδιο. Όσον αφορά στο υπόλοιπο των πρατηρίων τους, αυτά είναι κατά 31% κατηγορία COCO για την CORAL και κατά 24% κατηγορία CODO για την AVIN. Αναφορικά με τη CYCLON, το 85% των πρατηρίων της είναι ιδιοκτησίας του πρατηριούχου και λειτουργούνται από τον ίδιο (DODOs), ενώ το υπόλοιπο 15% είναι τύπου CODO.

95) Τα μέρη γενικώς επιλέγουν να μην συνιστούν τιμές (recommended prices) για τα πρατήρια που ελέγχονται από τους πρατηριούχους (CODO και DODO), αν και η CORAL μπορεί να συνιστά τιμές για τη βενζίνη V-Power Racing, στην περίπτωση που της το ζητήσει ο πρατηριούχος[71].

Θ.1.3 Εμπόδια εισόδου

96) Στο στάδιο της **διύλισης** πετρελαίου υφίστανται πολύ υψηλά εμπόδια εισόδου, τα οποία οφείλονται κυρίως στην ύπαρξη σημαντικού μη ανακτήσιμου κόστους (sunk cost). Σύμφωνα και με προηγούμενες αποφάσεις της ΕΑ, *«τα υψηλά μη ανακτήσιμα κόστη, όταν συνδυάζονται με τις οικονομίες κλίμακας που χαρακτηρίζουν την εν λόγω αγορά, ενισχύουν σημαντικά τους φραγμούς εισόδου για κάθε δυνητική επιχείρηση. Ειδικότερα, οι ανταγωνιστικές πιέσεις που προέρχονται από την απειλή εισόδου νέων επιχειρήσεων στον κλάδο δεν είναι ισχυρές, λόγω των εμποδίων εισόδου που πηγάζουν από: α) τα πλεονεκτήματα κόστους των υφισταμένων επιχειρήσεων του κλάδου, κύρια πηγή των οποίων αποτελεί η γνώση και εμπειρία στην παραγωγή, η ισχυρή φήμη, η ευνοϊκή πρόσβαση σε πληροφορίες σχετικά με τους προμηθευτές και πελάτες και το χαμηλό κόστος χρηματοδότησης, β) τις οικονομίες κλίμακας και γ) τις κεφαλαιακές απαιτήσεις, οι οποίες είναι υψηλές διότι η παραγωγική διαδικασία είναι εντάσεως κεφαλαίου με αποτέλεσμα οι αρχικές δαπάνες για την έναρξη των δραστηριοτήτων των επιχειρήσεων να βρίσκονται σε υψηλό επίπεδο (κόστος εκκίνησης)»*[72]. Η ύπαρξη υψηλών εμποδίων εισόδου στο εν λόγω στάδιο ενισχύεται και από το γεγονός ότι τα τελευταία έτη δεν έχει σημειωθεί καμία νέα είσοδος επιχείρησης.

[70] Ό.π. Η ΜΟΗ σημειώνει ότι οι εν λόγω τρόποι έχουν καθορισθεί κατόπιν διαπραγματεύσεων με τους πρατηριούχους.

[71] Βλ. έντυπο γνωστοποίησης, σελ. 36 υπό δ, καθώς και σελ. 74 εντύπου γνωστοποίησης.

[72] Βλ. αποφάσεις ΕΑ 465/VI/2009 (παρ. 118) και ΕΑ 491/VI/2010 (παρ. 182).

97) Στο στάδιο της **χονδρικής εμπορίας** πετρελαιοειδών δεν φαίνεται να υφίστανται σημαντικά τεχνικά, νομικά ή λοιπά εμπόδια εισόδου, καθώς δεν προέκυψαν από την έρευνα της ΓΔΑ στοιχεία που να οδηγούν σε διαφοροποίηση των απόψεων της ΕΑ, όπως αυτές έχουν διατυπωθεί σε προηγούμενες σχετικές αποφάσεις της[73]. Σύμφωνα με αυτές, η είσοδος νέων εταιριών στο εν λόγω στάδιο είναι δυνατή στο βαθμό που θα εξασφαλιστεί η απαραίτητη υλικοτεχνική υποδομή (κεφάλαιο εκκίνησης, δίκτυο διανομής, αποθηκευτικοί χώροι, συνεργασία με προμηθευτές, κ.λ.π), οπότε ο δυνητικός ανταγωνισμός θα πρέπει να θεωρείται καταρχήν εφικτός. Επισημαίνεται δε ότι τα τελευταία πέντε έτη υπήρξαν τρεις έξοδοι από την αγορά (οι εταιρίες DRACOIL, SUN OIL και GALLON OIL, οι οποίες είχαν μερίδια μέχρι 1-10%).

98) Κατά τη γνωστοποιούσα[74], η είσοδος στο στάδιο της **λιανικής πώλησης** είναι ιδιαιτέρως εύκολη λόγω της ύπαρξης μεγάλου αριθμού πρατηρίων τύπου DODO, τα οποία μπορούν να αλλάξουν σήμα με το ελάχιστο κόστος για τον πρατηριούχο, οπότε μπορεί ένας νέος υποψήφιος ανταγωνιστής να δημιουργήσει δίκτυο σε σχετικά σύντομο χρονικό διάστημα και με ελάχιστο κεφάλαιο επένδυσης. Το κόστος επένδυσης για ένα νέο πρατήριο ανέρχεται στα 300.000–400.000 ευρώ περίπου και απαιτείται ένα χρονικό διάστημα 6-8 μηνών για τη λήψη των απαραίτητων αδειών. Στην περίπτωση που μία επιχείρηση επιθυμεί να εισέλθει στην αγορά, η γνωστοποιούσα εκτιμά ότι θα μπορούσε να αναζητήσει πρατήρια που θα είναι διαθέσιμα *«μέσω μίας διαδικασίας αναδιάρθρωσης δικτύου ή θα μπορούσε να προσελκύσει πρατηριούχους στο δικό της δίκτυο δίνοντάς τους κίνητρα να αλλάξουν το σήμα τους ή με την κατασκευή νέων σημείων πώλησης»*. Τα μέρη επίσης θεωρούν ότι οι οικονομίες κλίμακας *«δεν συνάδουν ιδιαιτέρως με τις λιανικές πωλήσεις καυσίμων»*, καθώς υπάρχουν πολλοί πρατηριούχοι που κατέχουν έναν μικρό αριθμό πρατηρίων, καθώς και ανεξάρτητοι πρατηριούχοι. Όσον αφορά στα νομικά εμπόδια εισόδου, αυτά αφορούν στη λήψη σχετικής άδειας λειτουργίας πρατηρίου καυσίμων λιανικής πώλησης, καθώς και στην ισχύουσα περιβαλλοντική νομοθεσία και τους χωροταξικούς περιορισμούς (χρήση γης). Με την ύπαρξη αυτών των νομικών εμποδίων εισόδου συμφωνεί και η γνωστοποιούσα. Στο στάδιο λιανικής πώλησης η ύπαρξη μεγάλου αριθμού πρατηρίων, τα σχετικά χαμηλά περιθώρια κέρδους, η αδυναμία εισαγωγών[75] (κυρίως λόγω της έλλειψης αποθηκευτικών χώρων και του υφιστάμενου συστήματος σχετικά με τα αποθέματα ασφαλείας) και οι σημαντικοί χωροταξικοί περιορισμοί για την ίδρυση νέων πρατηρίων υγρών καυσίμων δύνανται να συνιστούν αποτρεπτικούς παράγοντες και συνεπώς να δημιουργούν φραγμούς εισόδου για τους δυνητικούς ανταγωνιστές που επιθυμούν να εισέλθουν σε αυτό[76]. Επισημαίνεται δε ότι καμία σημαντική είσοδος δεν έχει λάβει χώρα στην αγορά τα τελευταία πέντε έτη.

---

[73] Ό.π.

[74] Βλ. έντυπο γνωστοποίησης, σελ. 105, απάντηση σε ερώτημα 8.10.

[75] Βλ. απόφαση Ευρ. Επ.Μ.774 σκέψεις 190, 224 και 236. Στην υπόθεση αυτή για τη θεμελίωση δεσπόζουσας θέσης λήφθηκε υπόψη (πλην των σημαντικών μεριδίων αγοράς της νέας οντότητας) το γεγονός της μη πραγματοποίησης ή της δυσκολίας πραγματοποίησης εισαγωγών από άλλες χώρες (εντός ή εκτός Ευρώπης).

[76] Βλ. απόφαση ΕΑ 465/VI/2009.

Θ.1.4 Συνθήκες ζήτησης

99) Τα πετρελαιοειδή είναι ομογενοποιημένα προϊόντα και για το λόγο αυτό βασικοί παράγοντες των προτιμήσεων των καταναλωτών είναι η τιμή και οι όροι πίστωσης *«ειδικά για τις από διυλιστηρίου αγορές/αγορές τρίτων εκτός branded πρατηρίων»*, όπως σημειώνει η γνωστοποιούσα[77].

100) Σε επίπεδο λιανικής πώλησης ο βασικός παράγοντας για τη διαμόρφωση των προτιμήσεων των τελικών καταναλωτών είναι η τιμή, ενώ διαφοροποίηση προϊόντων ουσιαστικά δεν υπάρχει, καθώς παρέχεται από τις εταιρίες του κλάδου το ίδιο προϊόν σε δύο ή τρεις συγκεκριμένες ποιότητες.

Θ.1.5 Διαφάνεια

101) Στο στάδιο της **διύλισης** υπάρχει σχετική διαφάνεια τιμών, δεδομένου ότι τόσο η ΕΛΠΕ όσο και η ΜΟΗ δημοσιεύουν καθημερινά στις ιστοσελίδες τους τις τιμές πώλησης πετρελαιοειδών σε κατόχους άδειας λιανικής εμπορίας[78]. Οι τιμές αυτές, οι οποίες περιλαμβάνουν την αξία του προϊόντος, τις ειδικές υπηρεσίες (φορτωτικά) και το ΦΠΑ των ειδικών υπηρεσιών, αφορούν πέντε προϊόντα (αμόλυβδη βενζίνη 95 RON, αμόλυβδη βενζίνη 100 RON, πετρέλαιο κίνησης, πετρέλαιο θέρμανσης και υγραέριο κίνησης). Αξίζει να σημειωθεί ότι οι τιμές των ΕΛΠΕ αναρτώνται και στη σχετική ιστοσελίδα της Γενικής Γραμματείας Εμπορίου του Υπουργείου Ανάπτυξης και Ανταγωνιστικότητας[79].

102) Στο στάδιο **χονδρικής εμπορίας** δεν φαίνεται να υπάρχει σχετική διαφάνεια τιμών, καθώς οι εταιρίες εμπορίας δύνανται να εφαρμόζουν εναλλακτικά μια αρχική τιμή χονδρικής ανά νομό (τιμή τιμοκαταλόγου), η οποία περιλαμβάνει διάφορα στοιχεία κόστους (κόστος μεταφοράς, κόστος διάθεσης, λοιπές επιβαρύνσεις, κ.λ.π), στη συνέχεια προσθέτουν το μεικτό περιθώριο κέρδους και κατόπιν χορηγούν εκπτώσεις (τιμολογίου ή απολογιστικές), οι οποίες είναι εξατομικευμένες για κάθε πελάτη (εταιρία, πρατήριο υγρών καυσίμων) και αποτελούν προϊόν διαπραγμάτευσης μεταξύ των δύο μερών[80].

103) Στο στάδιο **λιανικής πώλησης** οι τελικές τιμές υγρών καυσίμων (τιμές αντλίας) βάσει σχετικής νομοθεσίας είναι αναρτημένες στα πρατήρια υγρών καυσίμων. Επίσης, υπό το ΥΠΕΚΑ λειτουργεί το Παρατηρητήριο Τιμών Υγρών Καυσίμων, το οποίο συλλέγει στοιχεία από τους ιδιοκτήτες πρατηρίων υγρών καυσίμων. Μέσω της ηλεκτρονικής εφαρμογής αυτού[81], οι πρατηριούχοι ανά την Ελλάδα υποχρεούνται να υποβάλλουν τις τιμές των προϊόντων τους (βενζίνη αμόλυβδη 95 οκτανίων, βενζίνη αμόλυβδη 100 οκτανίων, βενζίνη super, πετρέλαιο κίνησης και πετρέλαιο θέρμανσης) κάθε φορά που αυτές αλλάζουν ή μία φορά κάθε επτά μέρες, έστω και αν η τιμή παραμένει η ίδια. Οι καταναλωτές δε, επιλέγοντας το νομό/δήμο/δημοτικό διαμέρισμα, ενημερώνονται για τις

---

[77] Βλ. έντυπο γνωστοποίησης υπό 8.7β.

[78] Βλ. http://www.hellenic-petroleum.gr/online/item.aspx.

[79] Βλ. http://oil.gge.gov.gr/. Τιμές Αγοράς Υγρών Καυσίμων από ΕΛ.ΠΕ. με επιβαρύνσεις χωρίς Φ.Π.Α., οι οποίες επιβαρύνσεις περιλαμβάνουν την ειδική εισφορά, το τέλος ρυθμιστικής αρχής ενέργειας, τον ειδικό φόρο κατανάλωσης και τα δικαιώματα εκτέλεσης τελωνειακών εργασιών.

[80] Βλ. ανωτέρω Ενότητα Θ.1.2. Η σχετική αδιαφάνεια των τιμών στο στάδιο χονδρικής εμπορίας υγρών καυσίμων έχει επισημανθεί και στις αποφάσεις της ΕΑ 418/V/2008, 421/V/2008 και 465/VI/2009.

[81] Βλ. http://www.fuelprices.gr.

τιμές των προϊόντων στα πρατήρια της περιοχής, για τα οποία οι υπεύθυνοι πρατηριούχοι έχουν υποβάλει στοιχεία, ενώ δίνεται η δυνατότητα παροχής στατιστικών στοιχείων μέσων, ελάχιστων και μέγιστων τιμών ανά νομό.

Θ.1.6 Διαπραγματευτική δύναμη πελατών

104) Στο στάδιο της **διύλισης** ένας μικρός σχετικά αριθμός πελατών αποτελεί την κύρια βάση πωλήσεων προϊόντων (εταιρίες εμπορίας, μεγάλοι τελικοί καταναλωτές και κοινοπραξίες ανεξάρτητων πρατηρίων). Εξαιτίας της λειτουργίας του υφιστάμενου συστήματος τήρησης των αποθεμάτων ασφαλείας και της απουσίας ανεξάρτητου κεντρικού οργανισμού (φορέα) τήρησης αποθεμάτων ασφαλείας, οι πελάτες των εγχώριων εταιριών διύλισης καλύπτουν τη συντριπτική πλειοψηφία των αναγκών τους από αυτά και μόνο ένα μικρό ποσοστό καλύπτεται από εισαγωγές πετρελαιοειδών. Ως εκ τούτου, οι πελάτες στο στάδιο αυτό διαθέτουν χαμηλή διαπραγματευτική ισχύ.

105) Σύμφωνα με τη γνωστοποιούσα[82], οι διακυμάνσεις της συνολικής παραγωγής του διυλιστηρίου, καθώς επίσης και της παραγωγής κάθε κατηγορίας προϊόντων, καθορίζονται από μια σειρά παραγόντων, όπως:

α) η επιλογή των πρώτων υλών (κυρίως του αργού πετρελαίου, αλλά και των ενδιαμέσων προϊόντων) προς επεξεργασία, η οποία με τη σειρά της καθορίζεται κυρίως από την οικονομικότητά τους, τη διαθεσιμότητα τους και την επιθυμητή ασφάλεια εφοδιασμού του διυλιστηρίου.

β) το ετήσιο πρόγραμμα προληπτικής συντήρησης των επιμέρους μονάδων παραγωγής.

γ) τις διεθνείς τιμές των προϊόντων, οι οποίες με τη σειρά τους υπαγορεύουν καθημερινά τον τρόπο λειτουργίας των μονάδων και τις αναλογίες ανάμιξης των προϊόντων του διυλιστηρίου σε τελικά προϊόντα (π.χ. ανάλογα με τις τιμές Platts των βενζινών και του ντίζελ είναι δυνατή η μεγιστοποίηση της παραγωγής του ενός προϊόντος εις βάρος του άλλου).

δ) τη ζήτηση για ορισμένα προϊόντα, όπως η άσφαλτος, η παραγωγή της οποίας πραγματοποιείται εις βάρος του μαζούτ και του πετρελαίου θέρμανσης, το οποίο έχει έντονη εποχικότητα.

106) Όσον αφορά στην ύπαρξη ή μη πλεονάζουσας παραγωγικής δυναμικότητας στο στάδιο της διύλισης, η γνωστοποιούσα σημειώνει ότι για τα διυλιστήρια δεν υφίσταται η έννοια αυτή ανά κατηγορία προϊόντος[83]. Ειδικότερα, το διυλιστήριο της ΜΟΗ περιλαμβάνει μεγάλο αριθμό μονάδων παραγωγής με συγκεκριμένες δυναμικότητες και τα τελικά προϊόντα παράγονται από περισσότερες από μία μονάδες και προέρχονται από ανάμιξη περισσοτέρων του ενός συστατικού. Συνεπώς, κατά τη γνωστοποιούσα, ορθότερο είναι να γίνεται λόγος για βαθμό χρησιμοποίησης των επιμέρους μονάδων. Βάσει των στοιχείων που προσκομίστηκαν[84] *«ο βαθμός χρησιμοποίησης των μονάδων κυμαίνεται μεταξύ* […]».

---

[82] Υπ' αριθμ. πρωτ. 7302/24.9.2012 επιστολή της γνωστοποιούσας, υπό ερώτημα 8γ, σελ. 25.

[83] Ό.π., υπό ερώτημα 8δ, σελ. 26.

[84] Ό.π., πίνακας 8(36), σελ. 26.

107) Η γνωστοποιούσα σημειώνει περαιτέρω ότι η εμπορική της δραστηριότητα, η οποία υποστηρίζεται από τις λιμενικές και αποθηκευτικές της εγκαταστάσεις, της παρέχει τη δυνατότητα να καλύπτει πλήρως τις υποχρεώσεις της στην ελληνική αγορά και ταυτόχρονα να προβαίνει σε σημαντικές εξαγωγές (στην ευρύτερη αγορά της νοτιοανατολικής Μεσογείου). Κατά την τριετία 2009-2011 οι εξαγωγές της ΜΟΗ αντιστοιχούσαν σε ποσοστό άνω του 50% του συνόλου των πωλήσεων της εταιρίας, καταγράφοντας ανοδική πορεία.

108) Σχετικά με το ποσοστό των πωλήσεων της ΜΟΗ που καλύπτονται από εισαγωγές, η γνωστοποιούσα σημειώνει ότι δεν είναι δυνατός ο διαχωρισμός των ποσοτήτων των εισαγομένων πρώτων υλών/τελικών προϊόντων που κατευθύνονται προς την εσωτερική αγορά και αυτών που κατευθύνονται προς άλλες αγορές, καθώς:

(i) Η ΜΟΗ ως διυλιστήριο υψηλού βαθμού πολυπλοκότητας εισάγει πρώτες ύλες οι οποίες είτε θα υποστούν κατεργασία στις μονάδες του διυλιστηρίου (feedstocks) είτε θα αναμειχθούν απευθείας (blending components) για την παραγωγή τελικών προϊόντων συγκεκριμένων προδιαγραφών.

(ii) Από την κατεργασία των πρώτων υλών προκύπτει ποικιλία συστατικών (ντίζελ, βενζίνες κ.λ.π.), τα οποία συναποθηκεύονται με τα υπόλοιπα συστατικά (ρεύματα) του διυλιστηρίου πριν την τελική τους ανάμιξη.

(iii) Η οικονομική βελτιστοποίηση της λειτουργίας του διυλιστηρίου καθορίζει τις ποσότητες των επιμέρους συστατικών που παράγονται.

(iv) Η συναποθήκευση πραγματοποιείται και κατά την εισαγωγή τελικών προϊόντων.

(v) Τέλος, μέρος των προϊόντων ή των πρώτων υλών που εισάγει η ΜΟΗ επανεξάγεται.

109) Η ΜΟΗ είναι κάθετα ολοκληρωμένη επιχείρηση, καθώς δραστηριοποιείται και στις αγορές του επόμενου σταδίου της διύλισης, δηλαδή στη χονδρική και λιανική εμπορία πετρελαιοειδών προϊόντων.

110) Στο στάδιο **χονδρικής εμπορίας** η διαπραγματευτική ισχύς των αγοραστών αποτελεί συνάρτηση του μεγέθους τους, καθώς οι πελάτες των εταιριών που διακινούν μεγάλες ποσότητες υγρών καυσίμων διαπραγματεύονται συνήθως με καλύτερους όρους (τιμές, εκπτώσεις όγκου, πιστώσεις), σε αντίθεση με τις μικρότερες εταιρίες, οι οποίες κυρίως λόγω όγκου κατανάλωσης διαθέτουν μικρότερη διαπραγματευτική ισχύ.

111) Στο στάδιο **λιανικής εμπορίας** η ΓΔΑ θεωρεί ότι δεν καταγράφεται σημαντική διαπραγματευτική δύναμη των πρατηριούχων έναντι των εταιριών εμπορίας, υιοθετώντας την άποψη της ΕΑ σε παλαιότερες αποφάσεις της, καθώς η αγορά στο εν λόγω στάδιο είναι πολύ λιγότερο συγκεντρωμένη σε σχέση με την αγορά χονδρικής εμπορίας. Ειδικότερα υπάρχουν περίπου 5.500 πρατήρια σε όλη τη χώρα, ενώ στην αγορά δραστηριοποιούνται 15 εταιρίες εμπορίας. Ως εκ τούτου, δεν μπορεί να γίνει λόγος για αντισταθμιστική ισχύ των πρατηρίων ιδίως έναντι της νέας οντότητας (CORAL/AVIN/CYCLON), που θα έχει σχετικά σημαντικό μερίδιο αγοράς μετά τη

συγκέντρωση σε ορισμένες από τις επηρεαζόμενες αγορές (βλ. παρακάτω υποενότητα Θ.2.1.3).

Θ.1.7 Κόστος μεταστροφής

112) Όπως προέκυψε από την έρευνα της ΓΔΑ, **σε επίπεδο χονδρικής πώλησης** το κόστος μεταστροφής κρίνεται χαμηλό, καθώς απουσιάζουν οι αποκλειστικές συμβάσεις συνεργασίας των εταιριών εμπορίας με τους προμηθευτές τους (εταιρίες διύλισης). Το ίδιο ισχύει και για τους πελάτες χονδρικής των εταιριών εμπορίας (ανεξάρτητα πρατήρια, μεταπωλητές πετρελαίου θέρμανσης, λοιπές εταιρίες εμπορίας κ.λ.π.).

113) Σχετικά με το κόστος μεταστροφής η γνωστοποιούσα υποστηρίζει ότι *«τα κόστη υποκατάστασης για τα προϊόντα πετρελαίου είναι ελάχιστα καθώς τα προϊόντα είναι σχετικά ομογενοποιημένα και μπορούν να εξευρεθούν από διάφορους προμηθευτές. Αυτό ισχύει για πωλήσεις τόσο στο επίπεδο της πώλησης προς τρίτους εκτός branded πρατηρίων όσο και στο επίπεδο της λιανικής πώλησης μέσω branded πρατηρίων»*[85].

114) Σε **επίπεδο λιανικής πώλησης** η ΜΟΗ σημειώνει ότι η ευκολία μεταστροφής φαίνεται από τον υψηλό βαθμό αλλαγής μεταξύ των διαφόρων σημάτων, στην οποία προβαίνουν οι πρατηριούχοι. Από την ανάλυση των στοιχείων του φακέλου προκύπτει ότι η δυνατότητα αλλαγής προμηθευτή μεταξύ των εταιριών εμπορίας και των πρατηριούχων τουλάχιστον μετά τη λήξη των συμβάσεων δεν είναι περιορισμένη[86]. Η αλλαγή είναι ευκολότερη, όταν ο πρατηριούχος είναι ιδιοκτήτης του πρατηρίου υγρών καυσίμων (πρατήριο τύπου DODO), οι συμβάσεις, όμως, αποκλειστικότητας μεταξύ των εταιριών εμπορίας και πρατηρίων που φέρουν το σήμα τους, διάρκειας πέντε (5) ετών δυσχεραίνουν τις μετακινήσεις των πρατηριούχων κατά τη διάρκεια ισχύος τους. Ειδικότερα, όπως έχει κριθεί[87], η ύπαρξη πενταετών κατά κανόνα συμβάσεων αποκλειστικότητας, κατά τη διάρκεια ισχύος των οποίων τα πρατήρια δεσμεύονται να διανέμουν προϊόντα μίας συγκεκριμένης εταιρίας, αφενός δημιουργούν στενή σχέση μεταξύ των εταιριών εμπορίας και των πρατηρίων, αφετέρου καθιστούν δύσκολη έως ανέφικτη την αλλαγή προμηθευτή κατά τη διάρκεια ισχύος των συμβάσεων αυτών.

115) Στον πίνακα που ακολουθεί παρουσιάζονται ενδεικτικά στοιχεία για τα πρατήρια των μερών που άλλαξαν σήμα κατά την τελευταία πενταετία, καθώς και ο αριθμός των νέων πρατηρίων που ξεκίνησαν τη λειτουργία τους από τα μέρη. Όπως προκύπτει από τα στοιχεία του εν λόγω πίνακα, υπάρχει μεγάλη κινητικότητα πρατηρίων (είσοδοι-έξοδοι) εντός των αλυσίδων των εταιριών εμπορίας.

[85] Βλ. έντυπο γνωστοποίησης, σελ. 103.

[86] Σύμφωνα με τη γνωστοποιούσα, οι συμβάσεις μεταξύ των εταιριών εμπορίας και των πρατηριούχων έχουν γενικά ανώτατη διάρκεια πέντε (5) ετών (αν και υπάρχουν ορισμένες συμβάσεις με διάρκεια έως και 12 έτη, σε περιπτώσεις που το πρατήριο έχει μισθωθεί από την εταιρία και υπεκμισθωθεί στον ιδιοκτήτη του).

[87] Βλ. απόφαση ΕΑ 465/VI/2009.

Πίνακας 4: Κινητικότητα πρατηρίων υγρών καυσίμων των μερών, 2007-2011

	Νέα πρατήρια CORAL	**Αριθμός πρατηρίων που στράφηκαν από την CORAL σε άλλη εταιρία εμπορίας****	**Νέα πρατήρια AVIN**	**Αριθμός πρατηρίων που στράφηκαν από την AVIN σε άλλη εταιρία εμπορίας****	**Νέα πρατήρια CYCLON**	**Αριθμός πρατηρίων που στράφηκαν από την CYCLON σε άλλη εταιρία εμπορίας****
2007	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2008	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2009	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2010	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2011	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

(**) Στην παρένθεση παρουσιάζονται τα ποσοστά επί του συνολικού αριθμού πρατηρίων των εν λόγω εταιριών εμπορίας.

Πηγή: Έντυπο γνωστοποίησης

Θ.1.8 Άμεσοι ανταγωνιστές

116) Τα μέρη θεωρούν ότι δεν είναι κοντινοί ανταγωνιστές για τους κάτωθι λόγους[88]:

(i) Βάσει των εκτιμήσεών τους *«το μερίδιο της ΜΟΕ σε επίπεδο πρατηρίων υγρών καυσίμων είναι* […] *ενώ της CYCLON* […]*, στοιχείο το οποίο δείχνει ότι η CYCLON και η ΜΟΕ (Coral/Avin) δεν είναι κοντινοί ανταγωνιστές».*

(ii) Η ΜΟΗ μέσω των πρατηρίων με το σήμα SHELL επικεντρώνεται στην εξειδίκευση των καυσίμων και η στρατηγική της συνίσταται στην τοποθέτησή της στην υψηλότερη θέση, όσον αφορά την ποιότητα. Το εν λόγω σήμα θεωρείται από τους καταναλωτές «ανώτερης κλάσης».

(iii) Η AVIN, η AEGEAN, η ELIN και η JETOIL θεωρούνται ως σήματα «μεσαίας κλάσης», ενώ οι υπόλοιπες αλυσίδες, όπως η CYCLON, περιλαμβανομένων των σημείων των ανεξάρτητων πρατηρίων, τείνουν να θεωρούνται ως σήματα «χαμηλότερης κλάσης».

(iv) Τα μέρη δεν διακινούν τον ίδιο αριθμό/είδος προϊόντων. Ενδεικτικά η ΜΟΗ (μέσω της CORAL και των πρατηρίων με το σήμα SHELL) διακινεί καύσιμα της σειράς VPOWER, ενώ η CYCLON δεν διακινεί αυτή τη σειρά.

[88] Βλ. έντυπο γνωστοποίησης, σελ. 35.

Θ.1.9 Συμφωνίες συνεργασίας

117) Μη αποκλειστικές συμφωνίες προμήθειας υπάρχουν για κάθε προϊόν μεταξύ διυλιστηρίων (ΕΛΠΕ και ΜΟΗ), καθώς και αλλοδαπών προμηθευτών, και εταιριών εμπορίας, συμπεριλαμβανομένων και των θυγατρικών της ΜΟΗ, AVIN και CORAL[89]. Περαιτέρω η γνωστοποιούσα ανέφερε ότι *«Οι συμφωνίες συνεργασίας σχετικά με την αποθήκευση και την διακίνηση είναι συνηθισμένες. Τα διυλιστήρια και όλες οι εταιρίες εμπορίας διαθέτουν εγκαταστάσεις αποθήκευσης. Επίσης είναι δυνατή και η δημιουργία κοινοπραξιών. Εταιρίες συχνά παρέχουν δικαίωμα παρακαταθήκης/μίσθωσης εγκαταστάσεων (“throughput”) με υπηρεσίες ενοικίασης από τη μια στην άλλη αυτών των εγκαταστάσεων. Για τη διανομή πετρελαίου θέρμανσης, υπάρχουν πολλοί μικροί ανεξάρτητοι επιτηδευματίες παροχής αποθηκευτικών υπηρεσιών. Ανεξάρτητοι πρατηριούχοι δύνανται επίσης να συνεταιρίζονται για την αγορά πετρελαίου οχημάτων απ’ ευθείας από τα διυλιστήρια ... Οι συμβάσεις παρακαταθήκης/μίσθωσης (throughput) είναι ένα άλλο συνηθισμένο γνώρισμα του συγκεκριμένου κλάδου, με τις εταιρίες εμπορίας να παρέχουν τυπικά δικαίωμα παρακαταθήκης/μίσθωσης (“throughput”) στις αποθήκες της κυριότητάς τους και να αποκτούν δικαίωμα παρακαταθήκης/μίσθωσης (“throughput”) όπου δεν έχουν κυριότητα. Η Επιτροπή υπαγόρευσε πρόσφατα στις εταιρίες ΕΛΠΕ/ΕΚΟ να παρέχουν δικαίωμα παρακαταθήκης/μίσθωσης (“throughput”) στις αποθήκες κυριότητάς τους στην Κρήτη ως προϋπόθεση για την χορήγηση αδείας σχετικά με την εξαγορά της BP από τα ΕΛΠΕ»*. Οι συμφωνίες που έχουν συνάψει τα μέρη στις επηρεαζόμενες αγορές είναι οι εξής[90]:

(i) «Η ΜΟΗ είναι μέλος της CONCA WE, που είναι η ένωση των πετρελαϊκών εταιριών για το περιβάλλον, την υγεία και την ασφάλεια στον τομέα της διύλισης και της διανομής. Η ΜΟΕ έχει παραχωρήσει άδεια για την χρήση στοιχείων που σχετίζονται με την υγεία και την ασφάλεια για τους σκοπούς του ευρωπαϊκού κανονισμού REACH. Για τον ίδιο λόγο, η ΜΟΕ συμμετέχει στο «Fuel Ethers reach Consortium (FERC)» και στο «Methanol Reach Consortium».

(ii) «[…]».

(iii) «[…]».

Θ.2 ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ ΤΗΣ ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΣΗΣ ΣΤΙΣ ΑΓΟΡΕΣ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΕΙΔΩΝ

Θ.2.1 Μερίδια αγοράς – Δείκτες ΗΗΙ

<u>Θ.2.1.1 Στάδιο διύλισης</u>

118) Στη διύλιση πετρελαίου δραστηριοποιείται από τις συμμετέχουσες επιχειρήσεις μόνο η ΜΟΗ και, πέραν αυτής, άλλη μία μόνο εταιρία στην Ελλάδα, η ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΑ Α.Ε. (ΕΛΠΕ). Καθώς οι εταιρίες εμπορίας προμηθεύονται το μεγαλύτερο

---

[89] Βλ. έντυπο γνωστοποίησης, υπό 8.12, σελ. 108.

[90] Βλ. έντυπο γνωστοποίησης, υπό 8.13, σελ. 108.

μέρος των αναγκών τους σε πετρελαιοειδή από τις δύο εγχώριες εταιρίες διύλισης, η εν λόγω αγορά εμφανίζει συνθήκες δυοπωλίου.

119) Τα μερίδια αγοράς της ΜΟΗ ως προς τις εγχώριες πωλήσεις της σε εταιρίες εμπορίας[91] διαμορφώθηκαν το 2010 στο 20-30% για το πετρέλαιο (συνολικά θέρμανσης και κίνησης), στο 20-30% για τις βενζίνες και στο 10-20% για το αεροπορικό καύσιμο (Πίνακας 5).

120) Σημειώνεται, ότι, για το 2011[92] βάσει των στοιχείων της γνωστοποιούσας, τα εν λόγω μερίδια διαμορφώνονται στο 30-40% για το πετρέλαιο κίνησης, στο 20-30% για το πετρέλαιο θέρμανσης, στο 30-40% για τη βενζίνη και στο 10-20% για το αεροπορικό καύσιμο.

Πίνακας 5: Μερίδια αγοράς ανά κατηγορία προϊόντος, 2008-2010

		Πετρέλαιο	Βενζίνες	Αεροπορικά Καύσιμα
2008	**Εισαγωγές***	**[5-15]%**	**[0-10]%**	**[0-10]%**
	Πωλ. ΕΛΠΕ	[50-60]%	[60-70]%	[80-90]%
	Πωλ. ΜΟΗ	30-40%	20-30%	10-20%
2009	**Εισαγωγές***	**[10-20]%**	**[0-10]%**	**[15-25]%**
	Πωλ. ΕΛΠΕ	[50-60]%	[65-75]%	[65-75]%
	Πωλ. ΜΟΗ	20-30%	20-30%	1-10%
2010	**Εισαγωγές***	**[15-25]%**	**[0-10]%**	**[15-25]%**
	Πωλ. ΕΛΠΕ	[50-60]%	[60-70]%	[60-70]%
	Πωλ. ΜΟΗ	20-30%	20-30%	10-20%

**: Εισαγωγές εταιριών εμπορίας πλην ΜΟΗ και ΕΛΠΕ*

Πηγή: ΜΟΗ, επεξεργασία στοιχείων ΜΟΗ και ΕΛΠΕ

Θ.2.1.2 Στάδιο χονδρικής εμπορίας

121) Στο στάδιο **της χονδρικής εμπορίας** δραστηριοποιούνται δεκαπέντε (15) εταιρίες εμπορίας πετρελαιοειδών, οι οποίες κατατάσσονται στις ακόλουθες κατηγορίες:

α) εταιρίες καθετοποιημένες, όπως είναι οι ΕΚΟ Α.Ε. και ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΚΑΥΣΙΜΑ Α.Ε., οι οποίες είναι κατά 100% θυγατρικές του ομίλου ΕΛΠΕ, και οι AVINOIL Α.Ε. και CORAL Α.Ε., οι οποίες ανήκουν στον όμιλο της ΜΟΤΟΡ ΟΙΛ Α.Ε., και

β) εταιρίες ελληνικής ιδιοκτησίας του ιδιωτικού τομέα (ενδεικτικά JETOIL Α.Ε., ΑΙΓΑΙΟΝ ΟΙΛ Α.Ε., ΕΛΙΝΟΪΛ Α.Ε., ΕΤΕΚΑ Α.Ε., SILK OIL Α.Ε.).

1. Επηρεαζόμενη αγορά χονδρικής πώλησης βενζίνης

122) Στην επηρεαζόμενη αγορά χονδρικής πώλησης βενζίνης δραστηριοποιούνται και οι δύο συμμετέχουσες εταιρίες. Σύμφωνα με τα στοιχεία που προσκόμισε η γνωστοποιούσα για τις πωλήσεις των εταιριών στην εν λόγω αγορά[93] (Πίνακας 6), το 2011 κατείχαν την

[91] Υπολογισμένα σε ποσότητες κατά βάρος.

[92] Βλ. πίνακα 40 εντύπου γνωστοποίησης.

[93] Με την παραδοχή/εκτίμηση για τις υπόλοιπες εταιρίες του κλάδου ότι το 10% της συνολικής αγοράς βενζινών διατίθεται μέσω του καναλιού χονδρικής.

πρώτη θέση οι εταιρίες ΕΚΟ και ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΚΑΥΣΙΜΑ (σήματα ΕΚΟ και BP αντίστοιχα) του ομίλου ΕΛΠΕ με μερίδιο της τάξης του 20-30% και ακολουθούσε ο όμιλος ΜΟΗ μέσω των θυγατρικών του AVIN και CORAL με μερίδιο της τάξης του 20-30%. Οι υπόλοιπες εταιρίες ακολουθούν με μερίδια κάτω του 1-10%. Μετά την ολοκλήρωση της υπό κρίση πράξης η νέα οντότητα (AVIN/CORAL/CYCLON) θα απορροφήσει το 20-30% του συνόλου των χονδρικών πωλήσεων βενζίνης. Ως εκ τούτου, η θέση της ΜΟΗ κατόπιν της ολοκλήρωσης της υπό κρίσης πράξης δεν θα μεταβληθεί, ήτοι παραμένει δεύτερη μετά τον όμιλο ΕΛΠΕ. Επίσης, η εν λόγω αγορά δεν εμφανίζεται υπέρμετρα συγκεντρωμένη. Ο δείκτης Hirschman-Herfindahl (HHI) στην εν λόγω αγορά ανέρχεται στις 1.760 μονάδες για το 2011, ενώ μετά την ολοκλήρωση της συγκέντρωσης θα διαμορφωθεί στις 1.901 μονάδες, σημειώνοντας μεταβολή (ΔHHI) 141 μονάδων (Πίνακας 6). Ο βαθμός συγκέντρωσης με τις τέσσερεις μεγαλύτερες εταιρίες (CR_4) ανέρχεται στο 67%.

Πίνακας 6: Μερίδια αγοράς & βαθμός συγκέντρωσης στην αγορά χονδρικής πώλησης βενζίνης, 2007-2011

Εταιρία	**2007**	**2008**	**2009**	**2010**	**2011**
ΕΚΟ	10-20%	10-20%	[…]	[…]	[…]
ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΚΑΥΣΙΜΑ*	10-20%	10-20%	20-30%	20-30%	20-30%
MOH/AVIN/CORAL	1-10%	1-10%	10-20%	10-20%	20-30%
Coral Hellas	*1-10%*	*1-10%*	*1-10%*	*1-10%*	*10-20%*
AVIN	*1-10%*	*1-10%*	*1-10%*	*10-20%*	*1-10%*
AEGEAN OIL	1-10%	1-10%	1-10%	1-10%	1-10%
JETOIL	1-10%	1-10%	1-10%	1-10%	1-10%
REVOIL	1-10%	1-10%	1-10%	1-10%	1-10%
ELINOIL	1-10%	1-10%	1-10%	1-10%	1-10%
SILK OIL	1-10%	1-10%	1-10%	1-10%	1-10%
CYCLON	1-10%	1-10%	1-10%	1-10%	1-10%
ΛΟΙΠΟΙ	30-40%	20-30%	10-20%	10-20%	10-20%
ΣΥΝΟΛΟ	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
CR_4**	50%	49%	62%	63%	67%

AVIN/CORAL/CYCLON	1-10%	10-20%	10-20%	10-20%	20-30%
HHIpre	1.738	1.551	1.751	1.767	1.760
HHIpost	1.750	1.593	1.840	1.843	1.901
ΔHHI = HHIpost - HHIpre	12	42	89	76	141

**: Μετά το 2009 είναι το σύνολο της ΕΚΟ και της Ελληνικά Καύσιμα (BP) ως θυγατρικών εταιριών της ΕΛΠΕ.*

***: Είναι το άθροισμα των δύο ομίλων (ΕΛΠΕ, ΜΟΗ) και των επόμενων δύο ανταγωνιστριών (Aegean και Jetoil).*

Πηγή: ΜΟΗ

2. Επηρεαζόμενη αγορά χονδρικής πώλησης πετρελαίου κίνησης

123) Στην επηρεαζόμενη αγορά χονδρικής πώλησης πετρελαίου κίνησης δραστηριοποιούνται και οι δύο συμμετέχουσες εταιρίες. Σύμφωνα με τα στοιχεία που προσκόμισε η γνωστοποιούσα για τις πωλήσεις των εταιριών στην εν λόγω αγορά (Πίνακας 7), το 2011 κατείχαν την πρώτη θέση οι εταιρίες ΕΚΟ και ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΚΑΥΣΙΜΑ (σήματα ΕΚΟ και BP αντίστοιχα) του ομίλου ΕΛΠΕ με μερίδιο της τάξης του 30-40% και ακολουθούσε ο όμιλος ΜΟΗ μέσω των θυγατρικών του AVIN και CORAL με μερίδιο της τάξης του 20-30%. Οι υπόλοιπες εταιρίες ακολουθούν με μερίδια κάτω του 1-10%. Μετά την ολοκλήρωση της υπό κρίση πράξης η νέα οντότητα (AVIN/CORAL/CYCLON) θα απορροφήσει το 30-40% του συνόλου των χονδρικών πωλήσεων πετρελαίου κίνησης. Ως εκ τούτου, η θέση της ΜΟΗ κατόπιν της ολοκλήρωσης της υπό κρίσης πράξης δεν θα μεταβληθεί, ήτοι παραμένει δεύτερη μετά τον όμιλο ΕΛΠΕ. Ο δείκτης Hirschman-Herfindahl (HHI) στην εν λόγω αγορά ανέρχεται στις 1.950 μονάδες για το 2011, ενώ μετά την ολοκλήρωση της συγκέντρωσης θα διαμορφωθεί στις 2.243 μονάδες, σημειώνοντας μεταβολή (ΔHHI) 293 μονάδων. Ο βαθμός συγκέντρωσης των τεσσάρων μεγαλύτερων εταιριών (CR_4) ανέρχεται στο 73%.

Πίνακας 7: Μερίδια αγοράς & βαθμός συγκέντρωσης στην αγορά χονδρικής πώλησης πετρελαίου κίνησης, 2007-2011

Εταιρία/σήμα	2007	2008	2009	2010	2011
ΕΚΟ/ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΚΑΥΣΙΜΑ	40-50%	40-50%	30-40%	30-40%	30-40%
CORAL & AVIN	**10-20%**	**10-20%**	**20-30%**	**20-30%**	**20-30%**
Coral	1-10%	1-10%	*10-20%*	*10-20%*	*10-20%*
Avin	1-10%	1-10%	1-10%	*10-20%*	*10-20%*

Εταιρία/σήμα	2007	2008	2009	2010	2011
JETOIL	1-10%	1-10%	1-10%	1-10%	1-10%
ELINOIL	1-10%	1-10%	1-10%	1-10%	1-10%
CYCLON	1-10%	1-10%	1-10%	1-10%	1-10%
AEGEAN OIL	1-10%	1-10%	1-10%	1-10%	1-10%
REVOIL	1-10%	1-10%	1-10%	1-10%	1-10%
ETEKA	1-10%	1-10%	1-10%	1-10%	1-10%
SILK OIL	1-10%	1-10%	1-10%	1-10%	1-10%
DRACOIL	1-10%	1-10%	1-10%	1-10%	1-10%
KAOIL	1-10%	1-10%	1-10%	1-10%	1-10%
ARGO	-5-5%	-5-5%	-5-5%	-5-5%	-5-5%
KMOIL	1-10%	-5-5%	-5-5%	-5-5%	-5-5%
GALLON-OIL	-5-5%	-5-5%	-5-5%	-5-5%	-5-5%
BITOUMINA	-5-5%	-5-5%	-5-5%	-5-5%	-5-5%
ELPETROL	1-10%	1-10%	-5-5%	-5-5%	-5-5%
MEDOIL	-5-5%	-5-5%	-5-5%	-5-5%	-5-5%
SUNOIL	1-10%	1-10%	-5-5%	-5-5%	-5-5%
ΣΥΝΟΛΟ	100,0%	100%	100%	100%	100%
CR_4	73,5%	74,1%	71,9%	70,9%	72,5%
AVIN/CORAL/CYCLON	10-20%	20-30%	20-30%	20-30%	30-40%
HHIpre	2.205	2.176	1.939	1.893	1.950
HHIpost	2.275	2.254	2.167	2.214	2.243
ΔΗΗΙ = HHIpost - HHIpre	70	78	227	320	293

**: Μετά το 2009 είναι το σύνολο της ΕΚΟ και της Ελληνικά Καύσιμα (BP) ως θυγατρικών της ΕΛΠΕ.*

Πηγή: ΜΟΗ

3. *Επηρεαζόμενη αγορά χονδρικής πώλησης πετρελαίου θέρμανσης*

124) Στην επηρεαζόμενη αγορά χονδρικής πώλησης πετρελαίου θέρμανσης και βάσει των στοιχείων που προσκόμισε η γνωστοποιούσα για τις πωλήσεις των εταιριών (Πίνακας 8), το 2011 κατείχε την πρώτη θέση ο όμιλος ΜΟΗ με τις θυγατρικές του AVIN και CORAL, κατέχοντας μερίδιο αγοράς της τάξης του 20-30%, και στη δεύτερη θέση ήταν οι εταιρίες ΕΚΟ και ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΚΑΥΣΙΜΑ (σήματα ΕΚΟ και BP αντίστοιχα) του ομίλου ΕΛΠΕ με μερίδιο της τάξης του 20-30%. Οι υπόλοιπες εταιρίες ακολουθούν με μερίδια κάτω του 1-10%. Μετά την ολοκλήρωση της υπό κρίση πράξης η νέα οντότητα (AVIN/CORAL/CYCLON) θα απορροφήσει το 30-40% του συνόλου των χονδρικών πωλήσεων πετρελαίου θέρμανσης. Ο δείκτης Hirschman-Herfindahl (HHI) στην εν λόγω αγορά ανέρχεται στις 1.670 μονάδες για το 2011, ενώ μετά την ολοκλήρωση της συγκέντρωσης θα διαμορφωθεί στις 1.900 μονάδες, σημειώνοντας μεταβολή (ΔHHI) 230 μονάδων. Ο βαθμός συγκέντρωσης των τεσσάρων μεγαλύτερων εταιριών (CR_4) ανέρχεται στο 69%.

Πίνακας 8: Μερίδια αγοράς & βαθμός συγκέντρωσης στην αγορά χονδρικής πώλησης πετρελαίου θέρμανσης, 2007-2011

Εταιρία	**2007**	**2008**	**2009**	**2010**	**2011**
Coral	1-10%	*10-20%*	*10-20%*	*10-20%*	*10-20%*
Avin	*10-20%*	*10-20%*	*10-20%*	*10-20%*	*10-20%*
CORAL & AVIN	20-30%	20-30%	20-30%	20-30%	20-30%
EKO/ BP	20-30%	20-30%	20-30%	20-30%	20-30%
REVOIL	1-10%	1-10%	1-10%	10-20%	1-10%
JETOIL	1-10%	1-10%	1-10%	1-10%	1-10%
AEGEAN OIL	1-10%	1-10%	1-10%	1-10%	1-10%
ELINOIL	1-10%	1-10%	1-10%	1-10%	1-10%
CYCLON	1-10%	1-10%	1-10%	1-10%	1-10%
ETEKA	1-10%	1-10%	1-10%	1-10%	1-10%
SILK OIL	1-10%	1-10%	1-10%	1-10%	1-10%
KAOIL	1-10%	1-10%	1-10%	1-10%	1-10%
GALLON-OIL	-5-5%	1-10%	1-10%	1-10%	1-10%
ELPETROL	1-10%	1-10%	-5-5%	-5-5%	-5-5%
KMOIL	-5-5%	-5-5%	-5-5%	-5-5%	-5-5%

Εταιρία	2007	2008	2009	2010	2011
ARGO	-5-5%	-5-5%	-5-5%	-5-5%	-5-5%
MEDOIL	-5-5%	-5-5%	-5-5%	-5-5%	-5-5%
BITOUMINA	-5-5%	-5-5%	-5-5%	-5-5%	-5-5%
DRACOIL	1-10%	1-10%	1-10%	-5-5%	-5-5%
SUNOIL	1-10%	1-10%	-5-5%	-5-5%	-5-5%
ΧΡΥΣΟΙΛ	-5-5%	-5-5%	-5-5%	-5-5%	-5-5%
ΣΥΝΟΛΟ	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
CR_4	65%	63%	64%	67%	69%
AVIN/CORAL/CYCLON	20-30%	20-30%	20-30%	20-30%	30-40%
HHIpre	1.609	1.495	1.491	1.487	1.670
HHIpost	1.777	1.691	1.709	1.692	1.900
ΔHHI = HHIpost - HHIpre	167	196	217	204	230

**: Μετά το 2009 είναι το σύνολο της ΕΚΟ και της Ελληνικά Καύσιμα (ΕΚΟ), ως θυγατρικές ΕΛΠΕ.*

Πηγή: ΜΟΗ

Θ.2.1.3 Στάδιο λιανικής πώλησης

1. Επηρεαζόμενη αγορά λιανικής πώλησης αεροπορικού καυσίμου στο αεροδρόμιο Ελευθέριος Βενιζέλος

125) Στην αγορά λιανικής πώλησης αεροπορικού καυσίμου στο αεροδρόμιο Ελ. Βενιζέλος δραστηριοποιούνται και οι δύο συμμετέχουσες εταιρίες, η μεν ΜΟΗ μέσω της εταιρίας Shell & MOH Aviation, η δε CYCLON απευθείας. Βάσει των στοιχείων που προσκόμισε η γνωστοποιούσα, το αθροιστικό μερίδιο των μερών το 2011 ξεπερνά το 10-20% της αγοράς με την Shell & MOH Aviation να κατέχει μερίδιο 10-20% και τη CYCLON 1-10%, ενώ ο βαθμός συγκέντρωσης με το αθροιστικό μερίδιο αγοράς των τεσσάρων μεγαλύτερων εταιριών (CR_4) ανέρχεται στο 85%. Ο δείκτης HHI στην εν λόγω αγορά για το έτος 2011 ανέρχεται στις 2.438 μονάδες, ενώ μετά την ολοκλήρωση της γνωστοποιηθείσας συγκέντρωσης θα ανέλθει στις 2.518 μονάδες, παρουσιάζοντας μεταβολή (ΔHHI) σημαντικά χαμηλότερη του ασφαλούς ορίου των 150 μονάδων (80).

Πίνακας 9: Μερίδια αγοράς λιανικής πώλησης αεροπορικού καυσίμου, 2011

Εταιρίες	**Μερίδια αγοράς στο αεροδρόμιο «Ελ. Βενιζέλος»**
ΕΚΟ	30-40%
Shell & MOH Aviation	**10-20%**
BP	10-20%
HAFCO	1-10%
Total/JET Oil	1-10%
Exxon Mobil	1-10%
CYCLON	**1-10%**
CR4	***85%***
SHELL & MOH AVIATION & CYCLON	***20-30%***

Πηγή: ΜΟΗ

126) Η γνωστοποιούσα, σε σχετική διευκρίνιση που της ζητήθηκε για τη δήλωσή της ότι […], ανέφερε[94] ότι […][95] […].

2. Επηρεαζόμενες αγορές λιανικής πώλησης υγρών καυσίμων (βενζίνης, πετρελαίου κίνησης και πετρελαίου θέρμανσης)

127) Στο στάδιο λιανικής πώλησης υγρών καυσίμων ο διαχωρισμός σε σχετικές αγορές προϊόντος γίνεται κατά τον ίδιο τρόπο με το επίπεδο χονδρικής, δηλαδή γίνεται διάκριση σε αγορές βενζίνης, πετρελαίου κίνησης και πετρελαίου θέρμανσης. Από την αναλυτική παρουσίαση των μεριδίων των πρατηρίων κάθε εταιρίας ανά σήμα εμπορίας για το 2011 (βλ. Διάγραμμα 2) προκύπτει ότι το υψηλότερο μερίδιο αγοράς κατέχει ο όμιλος ΕΛΠΕ (20-30% με […] πρατήρια), ενώ η νέα οντότητα θα κατέχει τη δεύτερη θέση με μερίδιο αγοράς 20-30%, από 10-20% που κατείχε πριν την ολοκλήρωση της υπό κρίσης πράξης ([…] πρατήρια, με αύξηση κατά […] πρατήρια). Οι λοιπές εταιρίες του κλάδου κατέχουν μερίδια κάτω του 1-10%, ενώ τα ανεξάρτητα πρατήρια[96], που μπορούν να προμηθευτούν καύσιμα από όλες τις εταιρίες εμπορίας, κατέχουν μερίδιο αγοράς 1-10% ([…]πρατήρια).

Διάγραμμα 2: Μερίδια αγοράς εταιρειών εμπορίας βάσει πλήθους πρατηρίων, 2011

[…]

Πηγή: ΜΟΗ

2.1 Μερίδια αγοράς πρατηρίων ανά ενδεικτική σχετική αγορά και ανά νομό

[94] Βλ. υπ' αριθμ. πρωτ. 7302/24.9.2012 επιστολή της γνωστοποιούσας, υπό ερώτημα 18γ, σελ. 49.
[95] […].
[96] Τα οποία περιλαμβάνονται στο διάγραμμα στην κατηγορία «λοιποί».

128) Τόσο στο σύνολο της επικράτειας, όσο και στους περισσότερους νομούς της χώρας, το ενιαίο μερίδιο αγοράς της νέας οντότητας μετά τη συγκέντρωση δεν υπερβαίνει το 20-30%, με τον Όμιλο ΕΛΠΕ να κατέχει σταθερά την πρώτη θέση. Παράλληλα, στις αγορές αυτές δραστηριοποιούνται και άλλοι ανταγωνιστές με σημαντικό αριθμό πρατηρίων. Στη βάση αυτή, δεν αναμένονται δυσμενείς επιπτώσεις στη λειτουργία του ανταγωνισμού. Ωστόσο, σε μεμονωμένους νομούς της χώρας τα μερίδια αγοράς της νέας οντότητας θα υπερβαίνουν το 30-40%. Οι ενδεικτικές αυτές γεωγραφικές περιοχές, και για κάθε σχετική αγορά προϊόντος στο στάδιο της λιανικής διάθεσης για το 2011, παρουσιάζονται στις κάτωθι υποενότητες:

→ ***Λιανική πώληση βενζίνης***

129) Στη **σχετική αγορά λιανικής πώλησης βενζίνης** η νέα οντότητα μετά την ολοκλήρωση της υπό κρίση πράξης θα αποκτήσει υψηλά μερίδια αγοράς στους νομούς Ιωαννίνων (50-60%), Αχαΐας (40-50%), Καστοριάς (40-50%), Κορινθίας (40-50%) και Κεφαλληνίας (40-50%) (Πίνακας 10).

Πίνακας 10: Μερίδια αγοράς της νέας οντότητας

στη λιανική πώληση βενζίνης >40% ανά νομό, 2011

ΝΟΜΟΣ	AVIN	CORAL	CYCLON	Αθροιστικό μερίδιο αγοράς AVIN, CORAL, CYCLON	HHI πριν	HHI μετά	Δ
ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ	10-20%	40-50%	-5-5%	50-60%	2.251	2.298	47
ΑΧΑΙΑΣ	10-20%	30-40%	1-10%	40-50%	1.677	1.874	197
ΚΑΣΤΟΡΙΑΣ	1-10%	20-30%	10-20%	40-50%	1.664	2.457	**793**
ΚΟΡΙΝΘΙΑΣ	20-30%	10-20%	-5-5%	40-50%	1.539	1.551	12
ΚΕΦΑΛΛΗΝΙΑΣ	20-30%	10-20%	-5-5%	40-50%	1.688	1.688	0

Πηγή: Επεξεργασία απαντήσεων εταιριών από τη ΓΔΑ

→ ***Λιανική πώληση πετρελαίου κίνησης***

130) Στη **σχετική αγορά λιανικής πώλησης πετρελαίου κίνησης** η νέα οντότητα θα κατέχει υψηλά μερίδια αγοράς στους νομούς Κεφαλληνίας (40-50%) και Ιωαννίνων (40-50%), (Πίνακας 11).

Πίνακας 11: Μερίδια αγοράς της νέας οντότητας

στη λιανική πώληση πετρελαίου κίνησης >40% ανά νομό, 2011

ΝΟΜΟΣ	AVIN	CYCLON	CORAL	Αθροιστικό μερίδιο αγοράς AVIN, CORAL, CYCLON	HHI πριν	HHI μετά	Δ

ΝΟΜΟΣ	AVIN	CYCLON	CORAL	Αθροιστικό μερίδιο αγοράς AVIN, CORAL, CYCLON	HHI πριν	HHI μετά	Δ
ΚΕΦΑΛΛΗΝΙΑΣ	30-40%	-5-5%	10-20%	40-50%	1.915	1.915	0
ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ	10-20%	-5-5%	30-40%	40-50%	1.901	1.955	54

Πηγή: Επεξεργασία απαντήσεων εταιριών από τη ΓΔΑ

→ ***Λιανική πώληση πετρελαίου θέρμανσης***

131) Στη **σχετική αγορά λιανικής πώλησης πετρελαίου θέρμανσης** η νέα οντότητα θα αποκτήσει ιδιαίτερα υψηλά μερίδια αγοράς στους νομούς Κεφαλληνίας (50-60%), Ιωαννίνων (50-60%), Γρεβενών (40-50%), καθώς και Κορινθίας και Θεσπρωτίας (40-50%) (Πίνακας 12).

Πίνακας 12: Μερίδια αγοράς της νέας οντότητας

στη λιανική πώληση πετρελαίου θέρμανσης >40% ανά νομό, 2011

ΝΟΜΟΣ	AVIN	CYCLON	CORAL	Αθροιστικό μερίδιο αγοράς AVIN, CORAL, CYCLON	HHI πριν	HHI μετά	Δ
ΚΕΦΑΛΛΗΝΙΑΣ	30-40%	-5-5%	10-20%	50-60%	2.198	2.198	0
ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ	10-20%	1-10%	30-40%	50-60%	2.244	2.435	**192**
ΓΡΕΒΕΝΩΝ	10-20%	-5-5%	20-30%	40-50%	1.880	1.880	0
ΚΟΡΙΝΘΙΑΣ	20-30%	-5-5%	10-20%	40-50%	1.532	1.551	19
ΘΕΣΠΡΩΤΙΑΣ	20-30%	10-20%	1-10%	40-50%	1.533	2.348	**815**

Πηγή: Επεξεργασία απαντήσεων εταιριών από τη ΓΔΑ

Θ.2.1.4. Επηρεαζόμενη αγορά αποθηκευτικών χώρων εταιριών εμπορίας

132) Στην εν λόγω αγορά δραστηριοποιούνται και οι δύο συμμετέχουσες εταιρίες με την ΜΟΗ να διαθέτει οκτώ (8) χώρους[97] ανά την Ελλάδα και τη CYCLON δύο (2). Η ΜΟΗ θα αποκτήσει συνεπώς μέσω της CYCLON τους δύο αποθηκευτικούς χώρους που παρατίθενται στον κατωτέρω Πίνακα 13.

Πίνακας 13: Αποθηκευτικοί χώροι που θα αποκτήσει η ΜΟΗ μέσω της CYCLON

Αποθηκευτικοί χώροι	Χρησιμοποιεί ται επί του παρόντος ως τερματικός	Τοποθεσία	Τύποι καυσίμων	Χωρητικότη τα (m^3)

[97] […].

	σταθμός εισαγωγών			
Ν.Ικόνιο, Πέραμα	Ναι	Ν. Ικόνιο, Πέραμα, Αττική	Βενζίνες, πετρέλαιο κίνησης, πετρέλαιο θέρμανσης	[…]
Διυλιστήριο Ασπροπύργου	Ναι	Ασπρόπυργος, Αττική	Ορυκτέλαια	[…]

Πηγή: Έντυπο γνωστοποίησης

133) Από τα στοιχεία που συνέλεξε η ΓΔΑ προκύπτει ότι στην περιοχή της Αττικής, όπου θα αποκτήσει η ΜΟΗ τους ως άνω αποθηκευτικούς χώρους μέσω της CYCLON, διαθέτουν αποθηκευτικούς χώρους άλλες πέντε (5) εταιρίες εμπορίας, ενώ το υψηλότερο μερίδιο κατέχει η ανταγωνίστρια εταιρία ΕΛΠΕ με ποσοστό της τάξης του 40-50% (Πίνακας 14). Ο βαθμός συγκέντρωσης της αγοράς με το αθροιστικό μερίδιο αγοράς των τεσσάρων μεγαλύτερων εταιριών (CR_4) ανέρχεται στο 87,4%, ενώ το αθροιστικό μερίδιο των μερών μετά τη συγκέντρωση θα ανέρχεται στο 20-30%, καταλαμβάνοντας τη δεύτερη θέση. Στην περίπτωση δε που συνυπολογιστεί και η χωρητικότητα των αποθηκευτικών χώρων της ΜΟΗ στους Αγίους Θεοδώρους Κορινθίας, το αθροιστικό μερίδιο των μερών διαμορφώνεται στο 30-40%, με τα ΕΛΠΕ να διατηρούν την πρώτη θέση με μερίδιο της τάξης του 40-50%.

Πίνακας 14: Μερίδια αγοράς βάσει αποθηκευτικών χώρων, Αττική, 2011

Εταιρίες	**Μερίδιο αγοράς**
BP - EKO	50-60%
CORAL	**20-30%**
AEGEAN	1-10%
CYCLON	**1-10%**
EL PETROL (JET OIL)	1-10%
ETEKA	1-10%
ELIN	1-10%
DRACOIL	1-10%
CR_4	***87,4%***
CORAL και CYCLON	***20-30%***

Πηγή: ΜΟΗ

Θ.2.2 Αξιολόγηση επιπτώσεων

<u>Α. Στάδια διύλισης και χονδρικής εμπορίας</u>

Θ.2.2.1 Η άποψη της γνωστοποιούσας

134) Η γνωστοποιούσα θεωρεί ότι η **αγορά διύλισης** πετρελαιοειδών δεν θα επηρεαστεί από την υπό κρίση συγκέντρωση, καθώς α) υφίσταται ισχυρός ανταγωνισμός μεταξύ της ιδίας και της ΕΛΠΕ, β) το μερίδιο αγοράς της στη διύλιση πετρελαίου ανέρχεται στο

[20%-30]% και γ) τα μέρη υπολογίζεται ότι καλύπτουν λιγότερο από το [30%-40]% των προμηθειών για κάθε είδος καυσίμου.

135) Στο στάδιο της **χονδρικής εμπορίας** η γνωστοποιούσα θεωρεί ότι τα αθροιστικά μερίδια αγοράς των συμμετεχουσών εταιριών στις σχετικές αγορές βενζίνης, πετρελαίου κίνησης και πετρελαίου θέρμανσης δεν είναι υψηλά, καθώς, βάσει των εκτιμήσεών της, δεν υπερβαίνουν το [25%-35%] σε καμία από αυτές. Από τις διευκρινίσεις που ζητήθηκαν από τη ΓΔΑ ως προς τα μερίδια αυτά προκύπτει ότι, βάσει εκτιμήσεων της γνωστοποιούσας, το συνδυασμένο μερίδιο των συμμετεχουσών ανέρχεται στο 20-30% για τη βενζίνη, στο 30-40% για το πετρέλαιο θέρμανσης και στο 30-40% για το πετρέλαιο κίνησης.

136) Περαιτέρω, στην αγορά δραστηριοποιείται μεγάλος αριθμός ανταγωνιστών (περίπου 16 «παίκτες») σε καθεμία από τις αγορές βενζίνης, πετρελαίου κίνησης και πετρελαίου θέρμανσης. Την πρώτη θέση κατέχει σε καθεμία από τις εν λόγω αγορές η εταιρία ΕΚΟ, θέση την οποία θα διατηρήσει και μετά την υπό κρίση πράξη. Επίσης, ορισμένοι από τους λοιπούς ανταγωνιστές, όπως η Jetoil και η Aegean, διαθέτουν σημαντικά μερίδια αγοράς και θα συνεχίσουν να ανταγωνίζονται δυναμικά, ενώ μεγάλος αριθμός μικρών προμηθευτών θα συνεχίσει να ασκεί πίεση, όσον αφορά τις τιμές. Επομένως, η γνωστοποιούσα θεωρεί ότι στην αγορά υπάρχουν σημαντικά περιθώρια ανταγωνισμού, παρά το ότι μετά την ολοκλήρωση της υπό κρίση συγκέντρωσης η νέα οντότητα θα είναι ο δεύτερος μεγαλύτερος προμηθευτής. Τέλος, σύμφωνα με την γνωστοποιούσα, εκτιμάται ότι «*η υπό εξέταση συγκέντρωση ... δεν θα έχει σημαντικές βραχυχρόνιες/στατικές επιδράσεις στις σχετικές αγορές βενζίνης, πετρελαίου κίνησης και πετρελαίου θέρμανσης, δεδομένου ότι τόσο ο δείκτης HHI όσο και η μεταβολή αυτού (ΔHHI) δεν κινούνται σε υψηλά επίπεδα με αποτέλεσμα η επίδραση τους στις υπό κρίση σχετικές αγορές να μην κρίνεται σημαντική*».

Θ.2.2.2 Η άποψη των ανταγωνιστών των μερών

137) Οι απόψεις των περισσότερων ανταγωνιστών της γνωστοποιούσας συγκλίνουν στο ότι η υπό κρίση συγκέντρωση δεν πρόκειται να επιδράσει καθόλου, ή τουλάχιστον όχι σε αισθητό βαθμό, στη δομή και στις συνθήκες του ανταγωνισμού στην αγορά διύλισης[98] και στην αγορά χονδρικής. Ειδικότερα θεωρούν ότι η υπό κρίση συγκέντρωση δεν αναμένεται να τροποποιήσει ουσιωδώς την υφιστάμενη κατάσταση στην αγορά και τη δυνατότητα των εταιριών, όπως διατηρήσουν ανταγωνιστική πρόσβαση στις πηγές προμηθευτών, ή να μεταβάλει με οποιονδήποτε τρόπο τους όρους του ανταγωνισμού με συνέπεια να οδηγήσει σε αύξηση των τιμών. Η όποια ενίσχυση της γνωστοποιούσας στην αγορά μέσω της συγκέντρωσης κρίνεται μικρή, ενώ και η τροφοδοσία τόσο των εταιριών όσο και των καταναλωτών δεν πρόκειται να επηρεαστεί. Εξαίρεση αποτελεί η εταιρία

[98] Δύο ανταγωνιστές σημειώνουν μόνο ότι η απόκτηση ελέγχου από τη γνωστοποιούσα «*αποτελεί συνέχιση της ενίσχυσης του δυοπωλίου των δύο διυλιστηρίων*», χωρίς όμως καμία επεξήγηση ή άλλη αναφορά (βλ. υπ' αριθμ. πρωτ. 2312/12.3.2013 και 2314/12.3.2013 επιστολές για τις εταιρίες [...] και [...], αντίστοιχα). Περαιτέρω, η εταιρία [...] σημειώνει ότι «*Η συνένωση των MOTOR OIL και CYCLON θα μειώσει τον ανταγωνισμό μόνο εάν αποδεχθούν κάτι τέτοιο και τα ΕΛΠΕ δηλ. ο άλλος μεγάλος παίκτης της αγοράς αφού η γενικότερη πολιτική που θα ισχύει θα ορίζεται από αυτούς και όχι από τις υπόλοιπες μικρομεσαίες εταιρίες του κλάδου*», επίσης χωρίς περαιτέρω επεξήγηση (βλ. υπ' αριθμ. πρωτ. 2909/4.4.2013 σχετική επιστολή).

[…], η οποία επισημαίνει ότι η συγκέντρωση των εταιριών MOTOR OIL (ΕΛΛΑΣ) ΔΙΥΛΙΣΤΗΡΙΑ ΚΟΡΙΝΘΟΥ Α.Ε. και CYCLON ΕΛΛΑΣ Α.Ε. δύναται να περιορίσει σημαντικά τον ανόθευτο ανταγωνισμό στο χώρο των καυσίμων στην ελληνική αγορά, καθώς δημιουργείται καθετοποίηση που μπορεί να καθιστά πιο εύκολο τον συντονισμό μεταξύ επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται σε όλα τα στάδια της σχετικής αγοράς σε σχέση με τις άλλες ανταγωνιστικές εταιρίες που δεν είναι καθετοποιημένες, στοιχείο που μπορεί να οδηγήσει σε δημιουργία συλλογικής δεσπόζουσας θέσης, ιδίως όταν στον όμιλο της ΜΟΗ ανήκουν οι εταιρίες εμπορίας AVINOIL και CORAL. Σύμφωνα με την ίδια άποψη, η συγκέντρωση των εταιριών ΜΟΗ, CYCLON, AVINOIL, CORAL θα είναι σε τόσο υψηλό βαθμό που δύναται να εμποδίσει τον αποτελεσματικό ανταγωνισμό με τη δημιουργία και την ενίσχυση συλλογικής δεσπόζουσας θέσης, καθώς αυξάνεται η πιθανότητα συντονισμού της συμπεριφοράς τους και άρα αύξησης των τιμών, δίχως να προσφεύγουν κατ' ανάγκην σε συμφωνία ή εναρμονισμένη πρακτική κατά την έννοια του νόμου, γεγονός που θίγει καίρια το καθεστώς ανόθευτου ανταγωνισμού[99].

Θ.2.2.3 Η εκτίμηση της Επιτροπής

- ***Ως προς τις <u>οριζόντιες επιπτώσεις μη συντονισμένης</u> συμπεριφοράς (πιθανότητα δημιουργίας ή ενίσχυσης ατομικής δεσπόζουσας θέσης)***

138) **Στην αγορά χονδρικής πώλησης βενζίνης** η ΜΟΗ θα εξακολουθήσει να κατέχει μετά την ολοκλήρωση της υπό εξέταση πράξης τη δεύτερη θέση με μερίδιο αγοράς της τάξης του 20-30%, ενώ ο μεγαλύτερος ανταγωνιστής της παραμένει ο όμιλος ΕΛΠΕ (μέσω των θυγατρικών του ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΚΑΥΣΙΜΑ και ΕΚΟ) με μερίδιο αγοράς 20-30%. Σημειώνεται, επίσης, ότι η μεταβολή του δείκτη HHI είναι εντός του ασφαλούς ορίου (ΔHHI=141<250).

139) **Στην αγορά χονδρικής πώλησης πετρελαίου κίνησης** η ΜΟΗ θα παραμείνει στη δεύτερη θέση με το μερίδιο αγοράς της νέας οντότητας να ανέρχεται στο 30-40%. Η μεταβολή του δείκτη HHI βρίσκεται σε επίπεδο ανώτερο από αυτό του ασφαλούς ορίου (ΔHHI=293>150). Ωστόσο, η αύξηση του μεριδίου της ΜΟΗ λόγω της υπό κρίση συγκέντρωσης ανέρχεται μόλις σε 1-10%. Περαιτέρω, στην αγορά αυτή δραστηριοποιείται πλήθος εταιριών. Ειδικότερα, στην πρώτη θέση βρίσκεται ο όμιλος ΕΛΠΕ (μέσω των ιδίων ως άνω θυγατρικών του) με μερίδιο αγοράς 30-40%, ενώ ακολουθούν οι υπόλοιπες εταιρίες με μερίδια κάτω του 1-10%.

140) **Στην αγορά χονδρικής πώλησης πετρελαίου θέρμανσης** η νέα οντότητα θα κατέχει την πρώτη θέση με μερίδιο αγοράς της τάξης του 30-40%. Ο αμέσως μεγαλύτερος ανταγωνιστής της ΜΟΗ είναι ο όμιλος ΕΛΠΕ (μέσω των θυγατρικών του ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΚΑΥΣΙΜΑ και ΕΚΟ) με μερίδιο αγοράς 20-30%, οι δε υπόλοιπες εταιρίες ακολουθούν με μερίδια κάτω του 1-10%. Συνεπώς, το μερίδιο της νέας οντότητας δε θα είναι σημαντικά μεγαλύτερο από αυτό του αμέσως επόμενου ανταγωνιστή. Σημειωτέον ότι η ΜΟΗ κατείχε ήδη την πρώτη θέση στην εν λόγω αγορά και ότι η αύξηση του μεριδίου της λόγω της υπό κρίση συγκέντρωσης ανέρχεται μόλις σε 1-10%. Όσον αφορά τη μεταβολή του δείκτη HHI, αυτή βρίσκεται εντός του ασφαλούς ορίου (ΔHHI=230<250).

[99] Βλ. υπ' αριθμ. πρωτ. 2536/20.3.2013 επιστολή.

141) Περαιτέρω, όπως προαναφέρθηκε, δεν υφίστανται σημαντικά εμπόδια εισόδου στις ανωτέρω αγορές υπό την προϋπόθεση ύπαρξης της απαραίτητης υλικοτεχνικής υποδομής, η δε διαπραγματευτική ισχύς των πελατών των εταιριών εμπορίας συναρτάται προς το μέγεθός τους, δηλαδή οι πελάτες με μεγαλύτερο όγκο καταναλώσεων διαπραγματεύονται συνήθως με καλύτερους όρους.

142) Επίσης, οι πελάτες των εταιριών εμπορίας διαθέτουν εναλλακτικές πηγές εφοδιασμού, καθώς στις ως άνω αγορές δραστηριοποιείται πληθώρα επιχειρήσεων και δεν υφίσταται ιδιαίτερο κόστος μεταστροφής. Ακόμη και στην περίπτωση των πρατηρίων με σήμα (branded) υπάρχει δυνατότητα αλλαγής προμηθευτή, τουλάχιστον μετά τη λήξη της αποκλειστικής σύμβασης που έχουν με συγκεκριμένη εταιρία εμπορίας, αλλά σε κάποιες περιπτώσεις και κατά τη διάρκεια αυτής (βλ. και ενότητες κατωτέρω).

143) Ως εκ τούτου, η υπό κρίση πράξη δεν αναμένεται να δημιουργήσει εμπόδια στον αποτελεσματικό ανταγωνισμό στις ως άνω αγορές, μέσω της δημιουργίας ή ενίσχυσης δεσπόζουσας θέσης.

- ***Ως προς τις <u>οριζόντιες επιπτώσεις συντονισμένης</u> συμπεριφοράς (πιθανότητα δημιουργίας ή ενίσχυσης συλλογικής δεσπόζουσας θέσης)***

144) Η υπό κρίση συγκέντρωση οδηγεί στην εξάλειψη ενός ανταγωνιστή στις αγορές της χονδρικής εμπορίας υγρών καυσίμων. Ωστόσο, δε θα μπορούσε να θεωρηθεί ότι η CYCLON διαθέτει σημαντική ισχύ στις ως άνω αγορές, καθώς το μερίδιό της ανέρχεται σε χαμηλά επίπεδα, ήτοι μόλις σε 1-10%, 1-10% και 1-10% στην αγορά βενζίνης, πετρελαίου θέρμανσης και κίνησης αντίστοιχα. Συνεπώς, η υπό κρίση πράξη δεν οδηγεί στην εξάλειψη ενός «παίκτη» της αγοράς που ασκεί ιδιαίτερη ανταγωνιστική πίεση, ελλείψει άλλων ενδείξεων που να κατατείνουν στη διαπίστωση ότι η εν λόγω επιχείρηση κατέχει κάποια άλλα τυχόν ποιοτικά χαρακτηριστικά που την καθιστούν άμεσο ανταγωνιστή της εξαγοράζουσας ή ανταγωνιστή που δύναται να ασκήσει ιδιαίτερη ανταγωνιστική πίεση λόγω των ποιοτικών αυτών χαρακτηριστικών της (ανεξαρτήτως μεγέθους).

145) Επίσης, η υπό κρίση πράξη δεν επιφέρει σημαντικές αλλαγές στη δομή των προαναφερόμενων αγορών. Ειδικότερα, η ΜΟΗ διατηρεί τη θέση που κατείχε πριν τη συγκέντρωση, ήτοι τη δεύτερη θέση στις αγορές της βενζίνης και του πετρελαίου κίνησης (με μεγαλύτερο ανταγωνιστή της τον όμιλο ΕΛΠΕ) και την πρώτη θέση στην αγορά πετρελαίου θέρμανσης (όπου ο όμιλος ΕΛΠΕ συνεχίζει να κατέχει τη δεύτερη θέση). Με την απόκτηση ελέγχου επί της CYCLON η ΜΟΗ απλώς ενισχύει το μερίδιό της κατά τα προαναφερόμενα ποσοστά, τα οποία όμως ανέρχονται σε πολύ χαμηλά επίπεδα. Ωστόσο, με τον τρόπο αυτό ενισχύεται η συμμετρία μεριδίων μεταξύ των δύο πρώτων «παικτών» στις ως άνω αγορές (όμιλοι ΜΟΗ και ΕΛΠΕ), οι οποίοι είναι αμφότεροι καθετοποιημένοι, χωρίς όμως αυτό να δημιουργεί επιζήμιες για τον ανταγωνισμό συνέπειες για τους κατωτέρω αναφερόμενους λόγους.

146) Στο ακόλουθο διάγραμμα παρουσιάζονται τα μερίδια αγοράς των συμμετεχουσών επιχειρήσεων στις τέσσερις επηρεαζόμενες σχετικές αγορές στο στάδιο της χονδρικής και της λιανικής εμπορίας, τόσο πριν, όσο και μετά την πραγματοποίηση της συγκέντρωσης. Η πιο σκούρα γραμμή με κουκίδες δείχνει τα μερίδια αγοράς των συμμετεχουσών

επιχειρήσεων στην υπό ανάλυση σχετική αγορά προϊόντος μετά την πραγματοποίηση της συγκέντρωσης, ενώ η λιγότερο σκούρα γραμμή με κουκίδες δείχνει τα μερίδια αγοράς των συμμετεχουσών επιχειρήσεων πριν την πραγματοποίηση της συγκέντρωσης.

147) Αναλυτικότερα, στη σχετική αγορά της χονδρικής εμπορίας ***βενζίνης*** και πριν την πραγματοποίηση της συγκέντρωσης ο όμιλος ΜΟΗ (CORAL και AVINOIL) και η CYCLON κατείχαν τη δεύτερη θέση και όγδοη θέση αντίστοιχα, ενώ μετά την πραγματοποίηση της συγκέντρωσης οι εμπλεκόμενες επιχειρήσεις στο σύνολο τους κατέχουν τη δεύτερη θέση με μερίδιο αγοράς ίσο με 20-30%. Την πρώτη θέση κατέχει ο όμιλος των ΕΛΠΕ, ο οποίος ελέγχει τόσο την ΕΚΟ, όσο και την ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΚΑΥΣΙΜΑ Α.Ε. (πρώην BP). Ανάλογη εικόνα εμφανίζει η σχετική αγορά του ***πετρελαίου κίνησης***. Ειδικότερα, πριν την πραγματοποίηση της συγκέντρωσης ο όμιλος ΜΟΗ και η CYCLON κατείχαν τη δεύτερη θέση και τέταρτη θέση αντίστοιχα (η CYCLON από κοινού με την AEGEAN OIL και την ΕΛΙΝΟΙΛ), ενώ μετά την πραγματοποίηση της συγκέντρωσης οι εν λόγω εταιρίες στο σύνολό τους κατέχουν τη δεύτερη θέση με μερίδιο αγοράς ίσο με 30-40%. Την πρώτη θέση κατέχει σταθερά ο όμιλος των ΕΛΠΕ, με μερίδιο αγοράς της τάξης του 30-40%. Στην αγορά του ***πετρελαίου θέρμανσης*** και πριν την πραγματοποίηση της συγκέντρωσης η εξαγοράζουσα (μέσω των θυγατρικών της CORAL και AVINOIL) κατέχει την πρώτη θέση, ενώ η εξαγοραζόμενη την έβδομη, με αποτέλεσμα το συνδυασμένο τους μερίδιο, το οποίο είναι μεγαλύτερο από αυτό των ΕΛΠΕ (20-30%) μετά την ολοκλήρωση της συγκέντρωσης να διαμορφωθεί σε 30-40% (αύξηση κατά […] ποσοστιαίες μονάδες). Στη σχετική αγορά λιανικής πώλησης ***αεροπορικού καυσίμου,*** πριν την πραγματοποίηση της συγκέντρωσης ο όμιλος ΜΟΗ και η CYCLON κατείχαν τη δεύτερη θέση και έβδομη θέση αντίστοιχα, ενώ μετά την πραγματοποίηση της συγκέντρωσης οι εν λόγω εταιρίες στο σύνολο τους κατέχουν τη δεύτερη θέση με μερίδιο αγοράς ίσο με 20-30%. Αξίζει να σημειωθεί ότι σταθερά την πρώτη θέση στην εν λόγω σχετική αγορά κατέχει ο όμιλος των ΕΛΠΕ με μερίδιο αγοράς ίσο με 30-40%.

Διάγραμμα 3: Μερίδια αγοράς των συμμετεχουσών επιχειρήσεων ανά επηρεαζόμενη αγορά πριν και μετά την πραγματοποίηση της συγκέντρωσης (2011)

[…]

Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων γνωστοποίησης.

148) Συμπερασματικά, και με βάση την ανωτέρω ανάλυση, προκύπτει ότι στο στάδιο της χονδρικής εμπορίας, η υπό κρίση συγκέντρωση οδηγεί στη δημιουργία μιας περισσότερο συμμετρικής –από άποψη μεριδίων- αγοράς, με κύριο ωστόσο χαρακτηριστικό τη χαμηλή ενδυνάμωση του ρόλου της ΜΟΗ ως επακόλουθο. Και τούτο, σε όλες σχεδόν τις σχετικές επηρεαζόμενες αγορές.

149) Περαιτέρω, όπως προεκτέθηκε, στο στάδιο της χονδρικής εμπορίας δεν παρατηρείται διαφάνεια τιμών[100]. Επίσης, υπό την προϋπόθεση ύπαρξης της απαραίτητης υλικοτεχνικής υποδομής είναι δυνατή η ανάπτυξη δυνητικού ανταγωνισμού, καθώς δεν υφίστανται σημαντικά εμπόδια εισόδου. Επιπλέον, η διαπραγματευτική ισχύς των πελατών των

[100] Βλ. ΕΑ 465/2009 και 491/2010.

εταιριών εμπορίας συναρτάται προς το μέγεθός τους, δηλ. οι πελάτες με μεγαλύτερο όγκο κατανάλωσης διαπραγματεύονται συνήθως με καλύτερους όρους.

150) Όσον αφορά στη σύμβαση αλληλοεξυπηρέτησης μεταξύ CYCLON και ΕΛΠΕ, προκειμένου οι πελάτες της μίας να εξυπηρετούνται από εγκαταστάσεις της άλλης, λόγω αυτής δεν δημιουργείται σημαντικός δεσμός που θα μπορούσε να δημιουργήσει ζήτημα επιπτώσεων συντονισμένης συμπεριφοράς. Όπως αναφέρουν και λοιπές εταιρίες εμπορίας, τέτοιου είδους συμβάσεις είναι συνήθεις στον εν λόγω κλάδο, καθώς αποτελούν εναλλακτικό τρόπο εφοδιασμού σε περίπτωση που μία εταιρία δε διατηρεί αποθηκευτικούς χώρους σε κάποια περιοχή. Τα ανωτέρω ισχύουν και ως προς τις συμβάσεις παρακαταθήκης/μίσθωσης (throughput) που συνάπτονται μεταξύ των εταιριών εμπορίας, προκειμένου να αλληλοεξυπηρετηθούν σε περιοχές, όπου δεν διαθέτουν αποθηκευτικούς χώρους.

151) Εξάλλου, στο στάδιο της χονδρικής εμπορίας δραστηριοποιείται μεγάλος αριθμός επιχειρήσεων και, συνεπώς, δυσχεραίνεται η εποπτεία εφαρμογής εναρμονισμένων πρακτικών και αυξάνεται η πιθανότητα παρέκκλισης. Επιπλέον, υπάρχουν επιχειρήσεις κυρίως μεσαίου μεγέθους (AEGEAN, JET OIL, ELINOIL), οι οποίες κατά καιρούς ακολουθούν μια περισσότερο επιθετική πολιτική στα επίπεδα τιμών και παροχών προς τους πρατηριούχους (εκπτώσεις, πιστώσεις, λοιπές παροχές), με αποτέλεσμα να αποσπούν μερίδια αγοράς από τις λοιπές εταιρίες. Το γεγονός αυτό λειτουργεί ως αντικίνητρο σε τυχόν φαινόμενα σιωπηρής συμπαιγνίας[101].

152) Η ζήτηση πετρελαιοειδών στην Ελλάδα εμφανίζεται ανελαστική ως προς την τιμή, ενώ η εισοδηματική ελαστικότητα εμφανίζεται μεγαλύτερη της μονάδας (ελαστική ζήτηση). Η χαμηλή τιμή της ελαστικότητας ως προς την τιμή των ενεργειακών προϊόντων δηλώνει μικρή υποκαταστασιμότητα μεταξύ των διάφορων μορφών ενέργειας (φυσικό αέριο, ηλεκτρισμός, ΑΠΕ). Αντανακλά, επίσης, και την αδυναμία ταχείας ανανέωσης του εξοπλισμού της ελληνικής οικονομίας με σκοπό την εξοικονόμηση ενέργειας. Ο Πίνακας 15 που ακολουθεί παρουσιάζει τα αποτελέσματα μιας αντιπροσωπευτικής κατηγορίας εμπειρικών μελετών, οι οποίες αφορούν στη συνολική ζήτηση πετρελαιοειδών ανά τομέα και προϊόν (πετρέλαιο εσωτερικής καύσης, βενζίνη)[102].

Πίνακας 15: Εμπειρικές μελέτες – Παρουσίαση ελαστικοτήτων ζήτησης πετρελαιοειδών στην Ελλάδα*

Μελέτη	Περίοδος/Τομέας.	Ελαστικότητες	
		Εισόδημα	*Τιμή*
Polemis (2006)[103]	1978-2003	0.79 [a]	-0.38 [a]

[101] Βλ. απόφαση ΕΑ 491/VI/2010, παρ. 194-195.

[102] Όλες οι οικονομετρικές μελέτες που αφορούν στην Ελλάδα, κατατείνουν στο ίδιο συμπέρασμα που αναφέρθηκε προηγουμένως. Με άλλα λόγια η ζήτηση για ενέργεια εμφανίζεται ελαστική ως προς το εισόδημα (ΑΕΠ) και ανελαστική ως προς τις πραγματικές τιμές της ενέργειας (ηλεκτρική ενέργεια, πετρέλαιο). Η μείωση στη ζήτηση ενέργειας τείνει να είναι μεγαλύτερη στη μακροχρόνια περίοδο, διότι οι σχετικές ελαστικότητες υπερβαίνουν τις αντίστοιχες βραχυχρόνιες ελαστικότητες.

[103] Polemis, M (2006) Empirical assessment of the determinants of road energy demand in Greece, Energy Economics, vol. 28, 2006, pp. 385-403

	(μεταφορικός τομέας)	(βενζίνη) 0.36[b] (βενζίνη) 1.18[a] (ντήζελ) 0.42[b] (ντήζελ)	(βενζίνη) -0.10[b] (βενζίνη) -0.44[a] (ντήζελ) -0.07[b] (ντήζελ)
Rapanos and Polemis (2005)[104]	1965-98 (οικιακός τομέας)	1.08[a] 0.64[b]	-0.39[a] -0.52[b]
Christodoulakis et al (2000)[105]	1974-1994 (οικιακός & εμπορικός τομέας)	1,51[a] 1,27[b]	-0,24[a] -0,23[b]
Donatos and Mergos (1989)[106]	1963-1984 (υγρά καύσιμα)	2,20[a] 1,12[b]	-0,34[a] -0,17[b]

(*) α = μακροχρόνιες ελαστικότητες, b = βραχυχρόνιες ελαστικότητες

Πηγή: Απόφαση Ε.Α 491/VI/2010.

153) Η αγορά των πετρελαιοειδών είναι μία σχετικά ώριμη αγορά με ομογενοποιημένα προϊόντα (commodities). Τα προϊόντα που εισέρχονται στην αγορά είναι παραλλαγές βασικών προϊόντων, τα οποία παράγονται κυρίως επειδή τούτο επιτάσσει η περιβαλλοντική νομοθεσία ή στο πλαίσιο απόκτησης συγκεκριμένων μεριδίων σε αυτές τις αγορές.

154) Επίσης, σημαντικό ρόλο διαδραματίζει η ύπαρξη για τους πελάτες των εταιριών εμπορίας εναλλακτικών πηγών εφοδιασμού (λόγω του αριθμού των δραστηριοποιούμενων στις εν λόγω αγορές επιχειρήσεων), καθώς και η έλλειψη ιδιαίτερου κόστους μεταστροφής. Τα προαναφερόμενα ισχύουν και στην περίπτωση των πρατηρίων με σήμα (branded).

155) Με βάση τη συνολική στάθμιση των προαναφερόμενων παραγόντων, δεν προκύπτουν επαρκείς ενδείξεις που να κατατείνουν στη διαπίστωση ότι στο στάδιο χονδρικής εμπορίας πετρελαιοειδών, ακόμη και μετά την ολοκλήρωση της συγκέντρωσης, θα υπάρχει επιχείρηση ή ομάδα επιχειρήσεων που θα λειτουργεί ως «ηγέτης» τιμών ή ως μια «βαρομετρική επιχείρηση μονοπωλιακού τύπου»[107]. Η δομή της χονδρεμπορικής αγοράς

---

[104] Rapanos, V and Polemis M. (2005) Energy demand and environmental taxes: the case of Greece, Energy Policy, vol. 33, 2005, pp. 1781–1788.

[105] Christodoulakis, N, Kalyvitis, S, Lalas, D and Pesmajoglou S. (2000) Forecasting energy consumption and energy related CO2 emissions in Greece: An evaluation of the consequences of the Community Support Framework II and natural gas penetration, Energy Economics, vol 22, pp. 395-422.

[106] Donatos, G and Mergos G. (1989). Energy demand in Greece the impact of two energy crises, Energy Economics, vol 11 (2) pp. 147-152.

[107] Στο υπόδειγμα ηγεσίας τιμής η ηγέτιδα επιχείρηση κατέχει υψηλό μερίδιο αγοράς, ενώ στην αγορά συνυπάρχει μια ομάδα ανταγωνιστικών επιχειρήσεων (The Competitive Fringe), όπου, αθροιστικά, το μερίδιο αγοράς τους είναι πολύ χαμηλότερο από το μερίδιο αγοράς της ηγέτιδας επιχείρησης. Ο Ηγέτης προσδιορίζει την τιμή της αγοράς εξισώνοντας το οριακό έσοδο με το οριακό κόστος, ενώ οι ανταγωνιστικές επιχειρήσεις είναι λήπτες τιμών και επομένως εξισώνουν την τιμή με το οριακό κόστος για να μεγιστοποιήσουν το κέρδος

πετρελαιοειδών στην Ελλάδα, ακόμη και μετά την ολοκλήρωση της εξαγοράς της CYCLON από τη ΜΟΗ παραμένει σχετικά κατακερματισμένη, προσομοιάζει δε με την ύπαρξη ανταγωνισμού στις ποσότητες[108]. Στο παρόν στάδιο της χονδρικής εμπορίας, η απουσία ηγέτιδας επιχείρησης τέτοιου τύπου περιορίζει σημαντικά το ενδεχόμενο ύπαρξης και διατήρησης ρητής ή σιωπηρής συμφωνίας.

156) Ως εκ τούτου, η υπό κρίση πράξη δεν αναμένεται να δημιουργήσει οριζόντιες επιπτώσεις συντονισμένης συμπεριφοράς στις αγορές της χονδρικής εμπορίας υγρών καυσίμων.

- ***Ως προς τις <u>κάθετες επιπτώσεις μη συντονισμένης</u> συμπεριφοράς (αποκλεισμός ανταγωνιστών από την πρόσβαση σε εισροές ή πελάτες)***

157) Το ενδεχόμενο αποκλεισμού των ανταγωνιστών από την πρόσβαση σε εισροές (Input Foreclosure) καταρχήν προϋποθέτει η κάθετα ολοκληρωμένη επιχείρηση να διαθέτει σημαντική οικονομική ισχύ στην αγορά προηγούμενης οικονομικής βαθμίδας, πράγμα που εν προκειμένω δε συμβαίνει, καθώς το μερίδιο της ΜΟΗ στη διύλιση είναι κατά πολύ μικρότερο αυτού της ΕΛΠΕ. Ειδικότερα, για το έτος 2010,[109] δεν υπερβαίνει το 20-30% στη σχετική αγορά του πετρελαίου (κίνησης και θέρμανσης) και το 20-30% στη σχετική αγορά της βενζίνης, σε αντίθεση με το μερίδιο της ΕΛΠΕ, το οποίο στις σχετικές αγορές του πετρελαίου (κίνησης και θέρμανσης) και βενζίνης εκτιμάται ότι ανέρχεται σε [45-55]% και [60-70]% αντίστοιχα. Συνεπώς, η ΜΟΗ δεν έχει τη δυνατότητα να θέσει εμπόδια στην πρόσβαση των ανταγωνιστών της στις εισροές, καθώς σε μία τέτοια περίπτωση αυτοί θα στρέφονταν προς την ΕΛΠΕ για την εξασφάλιση των αναγκαίων ποσοτήτων. Άλλωστε η δυναμικότητα της ΕΛΠΕ είναι τέτοια που καθιστά δυνατή την κάλυψη της ζήτησης που θα προέκυπτε σε μία τέτοια περίπτωση (βλ. Απόφαση 491/VI/2010).

158) Από την άλλη, και η ΜΟΗ διαθέτει επαρκή δυναμικότητα, ώστε να προμηθεύει τη CYCLON, σε περίπτωση που οι προμήθειες εισροών της τελευταίας πραγματοποιούνται μόνο από την πρώτη, χωρίς όμως να μειώσει τις πωλήσεις της προς τις λοιπές εταιρίες εμπορίας. Τα προαναφερόμενα επιβεβαιώνονται από το γεγονός ότι τα προϊόντα της ΜΟΗ όχι μόνο επαρκούν για να καλύψουν τις εγχώριες ανάγκες, αλλά κατά ένα μεγάλο μέρος εξάγονται.

159) Ακόμη όμως και στην υποθετική περίπτωση που η ΜΟΗ θα είχε τη δυνατότητα να αποκλείσει τους ανταγωνιστές της από τις εισροές, μία τέτοια στρατηγική δε θα είχε αποτέλεσμα, καθώς στις αγορές χονδρικής πώλησης υγρών καυσίμων

τους. Η βαρομετρική επιχείρηση μονοπωλιακού τύπου εμφανίζεται σε αγορές με λίγες, αλλά σχετικά μεγάλες επιχειρήσεις. Οι εν λόγω αγορές χαρακτηρίζονται από υψηλά εμπόδια εισόδου, ομοιογένεια του προϊόντος, επιχειρήσεις με ίδια δομή κόστους και ανελαστική ζήτηση. Η μονοπωλιακού τύπου βαρομετρική επιχείρηση μπορεί να αποτελέσει τον ηγέτη μιας επιτυχημένης συμπαιγνιακής συμπεριφοράς μεταξύ μιας ομάδας επιχειρήσεων της αγοράς – Βλ. σχετικά Φώτης (2013), σελ. 115-116.

[108] Σε αντιδιαστολή, στο στάδιο διύλισης η αγορά μπορεί να ερμηνευθεί καλύτερα από το υπόδειγμα ηγέτη-ακόλουθου (Leader-Follower), όπου οι στρατηγικές αποφάσεις των επιχειρήσεων της αγοράς είναι οι ποσότητας παραγωγής και όχι οι τιμές.

[109] Σημειώνεται ότι γίνεται αναφορά στο έτος 2010, καθώς για το 2011 δεν υπήρχαν στοιχεία για τις εισαγωγές στις εν λόγω αγορές.

δραστηριοποιούνται ανταγωνιστές κάθετα ολοκληρωμένοι (ήτοι οι εταιρίες ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΚΑΥΣΙΜΑ και ΕΚΟ) με αθροιστικό μερίδιο που κυμαίνεται από 20-30% μέχρι 30-40%, οι οποίοι σε κάθε περίπτωση θα έχουν πρόσβαση σε εισροές μέσω του ομίλου ΕΛΠΕ, όπου ανήκουν.

160) Περαιτέρω, προκειμένου να υφίσταται κίνδυνος αποκλεισμού των ανταγωνιστών από την πρόσβαση σε πελάτες (Customer Foreclosure) απαιτείται η συμμετέχουσα στη συγκέντρωση εταιρία που δραστηριοποιείται στην αγορά επόμενης οικονομικής βαθμίδας να αποτελεί σημαντικό πελάτη με μεγάλη ισχύ στην αγορά αυτή. Εν προκειμένω, η νέα οντότητα κατέχει την πρώτη θέση μόνο στην αγορά χονδρικής πώλησης πετρελαίου θέρμανσης με μερίδιο αγοράς 30-40%, ενώ στις λοιπές αγορές χονδρικής πώλησης υγρών καυσίμων την πρώτη θέση καταλαμβάνει ο όμιλος ΕΛΠΕ μέσω των θυγατρικών του. Μάλιστα το μερίδιο της αποκτώμενης επιχείρησης (CYCLON) στις ως άνω αγορές δεν υπερβαίνει το 1-10% και συγκεκριμένα στην αγορά χονδρικής πώλησης πετρελαίου κίνησης. Σημειωτέον ότι ποσοστό από 1-10% έως 10-20% των προϊόντων βενζίνης, πετρελαίου κίνησης και θέρμανσης που προμηθεύεται η CYCLON προέρχονται από την ΕΛΠΕ, οι δε πωλήσεις της ΕΛΠΕ προς τη CYCLON στις ως άνω σχετικές αγορές αντιπροσωπεύουν από [0-5]% έως [0-5]% των συνολικών πωλήσεων της πρώτης ανάλογα με το προϊόν. Συνεπώς, οποιαδήποτε στρατηγική αποκλεισμού της ΕΛΠΕ προς την ως άνω κατεύθυνση δε θα ήταν ικανή να επιφέρει αντιανταγωνιστικά αποτελέσματα.

161) Επιπλέον, μία τέτοια στρατηγική από την πλευρά της ΜΟΗ, ήτοι ο αποκλεισμός των ανταγωνιστών από την πρόσβαση σε πελάτες, δε θα είχε σημαντικές επιπτώσεις στον ανταγωνισμό στις αγορές προηγούμενης και επόμενης οικονομικής βαθμίδας (αγορές διύλισης και χονδρικής πώλησης αντίστοιχα), διότι στην πρώτη δραστηριοποιείται μόνο μία ακόμη εταιρία (η ΕΛΠΕ), η οποία δε θα επηρεαζόταν λόγω του σημαντικά μεγαλύτερου μεριδίου της σε σχέση με αυτό της ΜΟΗ, και στην δεύτερη δεν υφίστανται σημαντικά εμπόδια εισόδου υπό την προϋπόθεση ύπαρξης της απαραίτητης υλικοτεχνικής υποδομής.

162) Πέραν τούτων, η μη ύπαρξη αποκλειστικών συμβάσεων μεταξύ των εταιριών διύλισης και των εταιριών εμπορίας στερεί από τη ΜΟΗ τη δυνατότητα να αποκλείσει τους ανταγωνιστές από την πρόσβαση σε εισροές ή πελάτες, αφού κάθε εταιρία εμπορίας μπορεί να προμηθευτεί τις εισροές της από οποιαδήποτε από τις δύο εταιρίες διύλισης επιθυμεί. Κατά συνέπεια υφίσταται δυνατότητα αλλαγής προμηθευτή, χωρίς μάλιστα αυτή να συνοδεύεται από ιδιαίτερο κόστος μεταστροφής.

163) Τέλος, σε κάθε περίπτωση ελλείπει και το κίνητρο για την εφαρμογή των ως άνω τακτικών αποκλεισμού, καθώς το μερίδιό της νέας οντότητας στην αγορά χονδρικής δεν είναι μεγάλο και συγκεκριμένα φθάνει το 30-40% στην αγορά πετρελαίου θέρμανσης. Συνεπώς, η βάση πωλήσεων, επί της οποίας η νέα οντότητα θα απολάμβανε αυξημένα περιθώρια κέρδους δεν θα ήταν ιδιαίτερα μεγάλη.

164) Ως εκ τούτου, η υπό κρίση πράξη δεν αναμένεται να δημιουργήσει μη συντονισμένα αποτελέσματα στις αγορές της διύλισης και της χονδρικής εμπορίας.

➢ ***Ως προς τις <u>κάθετες επιπτώσεις συντονισμένης</u> συμπεριφοράς (πιθανότητα δημιουργίας ή ενίσχυσης συλλογικής δεσπόζουσας θέσης)***

165) Δεδομένου ότι η υπό κρίση συγκέντρωση δεν αφορά στις αγορές διύλισης, αλλά της χονδρικής και λιανικής πώλησης, όπου δραστηριοποιείται η αποκτώμενη επιχείρηση (CYCLON), μέσω αυτής δεν εξαλείφεται ανταγωνιστής στις αγορές της διύλισης υγρών καυσίμων ούτε ασκείται επίδραση επί των μεριδίων αγοράς της ΜΟΗ και της ΕΛΠΕ στις εν λόγω αγορές. Συνεπώς δε μεταβάλλεται η δομή των αγορών αυτών. Περαιτέρω, η εν λόγω συγκέντρωση δεν αυξάνει τα σημαντικά εμπόδια εισόδου που ήδη υφίστανται στις αγορές διύλισης ούτε μεταβάλλει το επίπεδο διαφάνειας που ήδη υπάρχει σε αυτές.

166) Ως προς τις αγορές της χονδρικής εμπορίας υγρών καυσίμων η υπό κρίση συγκέντρωση οδηγεί στην εξάλειψη ενός ανταγωνιστή, που όμως δεν ασκεί ιδιαίτερη ανταγωνιστική πίεση λόγω του σχετικά χαμηλού μεριδίου του (1-10%, 1-10% και 1-10% στην αγορά βενζίνης, πετρελαίου θέρμανσης και κίνησης αντίστοιχα).

167) Τέλος, η ΜΟΗ αποτελεί μία κάθετα ολοκληρωμένη επιχείρηση ήδη πριν από την υπό εξέταση πράξη. Άλλωστε, σε έναν ενδεχόμενο συντονισμό η νέα οντότητα δε δύναται να επιβάλει κυρώσεις σε περίπτωση μη συμμόρφωσης, αφού σύμφωνα με τα προεκτεθέντα ούτε η ΜΟΗ αποτελεί σημαντικό προμηθευτή των ανταγωνιστριών εταιριών εμπορίας, ούτε η CYCLON σημαντικό πελάτη της έτερης εταιρίας διύλισης (ΕΛΠΕ).

168) Ως εκ τούτου, δεν αναμένεται να προκληθούν συντονισμένα αποτελέσματα στις αγορές της διύλισης και της χονδρικής πώλησης.

Β. Στάδιο λιανικής πώλησης

Θ.2.2.1 Η άποψη της γνωστοποιούσας

169) Όσον αφορά στη **λιανική πώληση βενζίνης και πετρελαίου κίνησης**, κατά τη γνωστοποιούσα, η μεταβολή στον αριθμό των πρατηρίων υγρών καυσίμων, οπότε και στο μερίδιο αγοράς ως αποτέλεσμα της συγκέντρωσης, *«είναι ιδιαίτερα μικρή, ενώ το συνδυασμένο μερίδιο των ΜΟΕ και CYCLON παραμένει χαμηλό σε επίπεδο ελληνικής επικράτειας, δηλαδή 20-30% το οποίο αντιστοιχεί σε* […] *πρατήρια»*. Βάσει των στοιχείων που προσκόμισε η γνωστοποιούσα, σύμφωνα με καταμέτρηση των πρατηρίων της σε εθνικό επίπεδο τον Απρίλιο 2012, η ΜΟΗ είχε […] πρατήρια (περίπου 10-20% του συνόλου των πρατηρίων) και η CYCLON είχε μόλις […] πρατήρια (περίπου 1-10% του συνόλου των πρατηρίων). Επιπλέον, οι κύριοι ανταγωνιστές των μερών στη λιανική αγορά υγρών καυσίμων διαθέτουν σημαντικό αριθμό πρατηρίων σε εθνικό επίπεδο, με την ΕΚΟ να κατέχει μερίδιο αγοράς 20-30%, την Jetoil 1-10%, την Aegean Oil 1-10% και την Elinoil 1-10%. Περαιτέρω, υπάρχει – σύμφωνα με τη γνωστοποιούσα – και σημαντικός αριθμός μικρότερων εταιριών, οι οποίες έχουν υιοθετήσει στρατηγικές «χαμηλών τιμών», καθώς και ανεξάρτητων πρατήριων (Α.Π.), τα οποία ακολουθούν γενικά στρατηγική χαμηλών τιμών, λαμβάνοντας υπόψη τους τις τιμές των τοπικών ανταγωνιστών. Επίσης, λόγω του μεγάλου αριθμού πρατηρίων της κατηγορίας DODO, οι πρατηριούχοι ορίζουν εντέλει τις λιανικές τιμές και, ως ιδιοκτήτες, μπορούν να αλλάξουν προμηθευτή. Αυτό, κατά τη γνωστοποιούσα, ισχύει για τη μεγάλη πλειοψηφία των πρατηρίων που λειτουργούν με το σήμα της CORAL (πρώην Shell), AVIN και για το σύνολο των πρατηρίων με το σήμα CYCLON.

170) Στην **αγορά των αποθηκευτικών χώρων** η ΜΟΗ εκτιμά ότι η επίδραση της συγκέντρωσης με την απόκτηση επιπλέον αποθηκευτικών χώρων μέσω της CYCLON δεν θα είναι σημαντική, διότι διατηρεί ήδη αποθηκευτικό χώρο στο Πέραμα, ο οποίος διαθέτει πλεόνασμα δυναμικότητας. Επιπλέον, σημειώνει ότι στον Ασπρόπυργο και στο Πέραμα υπάρχει ήδη μεγάλη αποθηκευτική δυναμικότητα.

Θ.2.2.2 Η άποψη των ανταγωνιστών των μερών

171) Οι απόψεις των περισσότερων ανταγωνιστών της γνωστοποιούσας συγκλίνουν στο ότι η υπό κρίση συγκέντρωση δεν πρόκειται να επιδράσει στη δομή και τις συνθήκες του ανταγωνισμού στην αγορά αυτή, επαναφέροντας τα επιχειρήματα που επικαλέστηκαν σχετικά με την πιθανή επίδραση στον ανταγωνισμό στη σχετική αγορά χονδρικής εμπορίας. Μία ανταγωνίστρια εταιρία εξέφρασε ανησυχίες αναφορικά με τον ανταγωνισμό σε τοπικό επίπεδο, επισημαίνοντας ότι *«ενδέχεται σε κάποιες περιοχές όπου δεν υπάρχει παρουσία της AVIN η της CORAL, η ύπαρξη πρατηρίων της CYCLON, να δημιουργήσει ένα πλεονέκτημα για την MOTOR OIL»*[110]. Συναφώς, οι περισσότερες ανταγωνίστριες εταιρίες δεν διατύπωσαν ανησυχίες αναφορικά με τις συνθήκες ανταγωνισμού στους αποθηκευτικούς χώρους μετά τη γνωστοποιηθείσα συγκέντρωση.

Θ.2.2.3 Η εκτίμηση της Επιτροπής

<u>1. Οριζόντιες επιπτώσεις στην αγορά λιανικής πώλησης αεροπορικού καυσίμου</u>

172) Στην αγορά λιανικής πώλησης αεροπορικού καυσίμου στο αεροδρόμιο «Ελ. Βενιζέλος» (που είναι και η μόνη επηρεαζόμενη αγορά, καθώς είναι το μοναδικό αεροδρόμιο, όπου δραστηριοποιούνται αμφότερα τα μέρη) η ΜΟΗ θα εξακολουθήσει να κατέχει μετά την ολοκλήρωση της υπό εξέταση πράξης τη δεύτερη θέση (μέσω της θυγατρικής της SHELL & MOH AVIATION) με μερίδιο αγοράς της τάξης του 20-30%, ενώ ο μεγαλύτερος ανταγωνιστής της παραμένει η εταιρία ΕΚΟ του ομίλου ΕΛΠΕ με […] μερίδιο αγοράς (30-40%). Η αύξηση στο μερίδιο της ΜΟΗ λόγω της συγκέντρωσης είναι ελάχιστη, καθώς το μερίδιο της CYCLON στη συγκεκριμένη αγορά είναι μόνο 1-10%, η δε μεταβολή του δείκτη HHI (ΔHHI) είναι πολύ χαμηλή, ανερχόμενη σε 80 μονάδες, υπολείπεται δε σημαντικά του ασφαλούς ορίου των 150 μονάδων. Πέραν αυτού, όπως προαναφέρθηκε, η CYCLON πρόκειται να […][111] […]. Συνεπώς, η υπό κρίση πράξη δεν αναμένεται να έχει δυσμενείς ή/και σημαντικές οριζόντιες επιπτώσεις (συντονισμένης ή μη συμπεριφοράς) στην ως άνω αγορά.

<u>2. Επιπτώσεις στις αγορές λιανικής πώλησης υγρών καυσίμων</u>

- ***Ως προς τις οριζόντιες επιπτώσεις μη συντονισμένης συμπεριφοράς (πιθανότητα δημιουργίας ή ενίσχυσης ατομικής δεσπόζουσας θέσης)***

173) Όπως προαναφέρθηκε, τόσο στο σύνολο της επικράτειας, όσο και στους περισσότερους νομούς της χώρας, το ενιαίο μερίδιο αγοράς της νέας οντότητας **στην αγορά λιανικής πώλησης βενζίνης** μετά τη συγκέντρωση δεν υπερβαίνει το 20-30%, με τον Όμιλο ΕΛΠΕ να κατέχει σταθερά την πρώτη θέση. Παράλληλα, στις αγορές αυτές

[110] Βλ. υπ' αριθμ. πρωτ. 2793/1.4.2013 επιστολή της […].

[111] Σε μεταγενέστερο έγγραφό της η ΜΟΗ αναφέρει ως […] .

δραστηριοποιούνται και άλλοι ανταγωνιστές με σημαντικό αριθμό πρατηρίων (οι κύριοι ανταγωνιστές των μερών στη λιανική αγορά υγρών καυσίμων διαθέτουν σημαντικό αριθμό πρατηρίων σε εθνικό επίπεδο, με την ΕΚΟ να κατέχει μερίδιο αγοράς 20-30%, την Jetoil 1-10%, την Aegean Oil 1-10% και την Elinoil 1-10%). Στη βάση αυτή, δεν αναμένονται δυσμενείς επιπτώσεις στη λειτουργία του ανταγωνισμού ως αποτέλεσμα της γνωστοποιηθείσας συγκέντρωσης.

174) Περαιτέρω, στους μεμονωμένους νομούς που το ενιαίο μερίδιο αγοράς της νέας οντότητας θα υπερβαίνει το 40%, το εισφερόμενο μερίδιο αγοράς της CYCLON είναι ασήμαντο ή/και αμελητέο. Κατ' αυτό τον τρόπο, δεν αναμένεται ουσιώδης μεταβολή στη διάρθρωση της αγοράς και στις επικρατούσες συνθήκες ανταγωνισμού, ως αποτέλεσμα της γνωστοποιηθείσας πράξης. Περαιτέρω, ο δείκτης HHI μετά τη συγκέντρωση λαμβάνει τιμές άνω των 2000 μονάδων μόνο σε δύο περιπτώσεις (Ιωάννινα, Καστοριά), με μόνη τη μεταβολή του δείκτη στο νομό Καστοριάς να ανέρχεται σε επίπεδο ανώτερο από αυτό του ασφαλούς ορίου (με βάση τις κατευθυντήριες γραμμές). Ωστόσο, και σε αυτή την περίπτωση, η νέα οντότητα θα αντιμετωπίζει επαρκή ανταγωνισμό από άλλες εταιρίες που δραστηριοποιούνται στο νομό με ικανό αριθμό πρατηρίων.

175) Τόσο στο σύνολο της επικράτειας, όσο και στους περισσότερους νομούς της χώρας, το ενιαίο μερίδιο αγοράς της νέας οντότητας **στην αγορά λιανικής πώλησης πετρελαίου κίνησης** μετά τη συγκέντρωση δεν υπερβαίνει το 20-30%, με τον Όμιλο ΕΛΠΕ να κατέχει σταθερά την πρώτη θέση. Ακόμη δε και στους δύο μεμονωμένους νομούς όπου το ενιαίο μερίδιο αγοράς της νέας οντότητας θα υπερβαίνει το 40% (Κεφαλληνίας και Ιωαννίνων), το μερίδιο της CYCLON είναι αμελητέο, ενώ και ο δείκτης HHI κυμαίνεται μετά τη συγκέντρωση μεταξύ των 1000 και των 2000 μονάδων, με τη μεταβολή του δείκτη να βρίσκεται επίσης εντός του ασφαλούς ορίου.

176) Τέλος, τόσο στο σύνολο της επικράτειας, όσο και στους περισσότερους νομούς της χώρας, το ενιαίο μερίδιο αγοράς της νέας οντότητας **στην αγορά λιανικής πώλησης πετρελαίου θέρμανσης** μετά τη συγκέντρωση δεν υπερβαίνει το 20-30%, με τον Όμιλο ΕΛΠΕ να κατέχει σταθερά την πρώτη θέση. Ακόμη δε και στους πέντε μεμονωμένους νομούς όπου το ενιαίο μερίδιο αγοράς της νέας οντότητας θα υπερβαίνει το 40%, σε τέσσερις περιπτώσεις (Κεφαλληνία, Κορινθία, Ιωάννινα και Γρεβενά) η θέση της CYCLON είναι αμελητέα (ή ανύπαρκτη), ενώ σε δύο περιπτώσεις (Κορινθία, Γρεβενά) ο δείκτης HHI μετά τη συγκέντρωση κυμαίνεται ούτως ή άλλως μεταξύ των 1000 και των 2000 μονάδων (με τη μεταβολή του δείκτη να βρίσκεται επίσης εντός του ασφαλούς ορίου). Στη δε περιοχή της Θεσπρωτίας, και παρά τη σχετικά αυξημένη παρουσία της CYCLON, η νέα οντότητα θα αντιμετωπίζει επαρκή ανταγωνισμό από άλλες εταιρίες που δραστηριοποιούνται στο νομό με σημαντικό αριθμό πρατηρίων.

177) Με βάση τα ανωτέρω, δεν αναμένονται δυσμενείς επιπτώσεις οριζόντιας μη συντονισμένης συμπεριφοράς στις αγορές λιανικής πώλησης καυσίμων, ως αποτέλεσμα της γνωστοποιηθείσας πράξης.

- ***Ως προς τις <u>οριζόντιες επιπτώσεις συντονισμένης</u> συμπεριφοράς (πιθανότητα δημιουργίας ή ενίσχυσης συλλογικής δεσπόζουσας θέσης)***

178) Ως προς τις αγορές της λιανικής πώλησης υγρών καυσίμων η υπό κρίση συγκέντρωση οδηγεί στην εξάλειψη ενός όχι ιδιαίτερα σημαντικού ανταγωνιστή, λόγω του σχετικά χαμηλού μεριδίου του, το οποίο πλην μεμονωμένων περιπτώσεων δεν υπερβαίνει το 1-10%.

179) Δεδομένου ότι οι εταιρίες εμπορίας δραστηριοποιούνται εκτός από τη χονδρική και στη λιανική εμπορία μέσω των πρατηρίων του δικτύου τους (branded), εν προκειμένω ισχύουν όσα προαναφέρθηκαν σχετικά με τον αριθμό των επιχειρήσεων και το βαθμό ανταγωνισμού στις αγορές χονδρικής εμπορίας υγρών καυσίμων. Συναφώς, ως προς το ενδεχόμενο ύπαρξης σημαντικού δεσμού λόγω της σύμβασης αλληλοεξυπηρέτησης μεταξύ CYCLON και ΕΛΠΕ και των συμβάσεων παρακαταθήκης/μίσθωσης (throughput) μεταξύ των εταιριών εμπορίας, ισχύουν όσα αναφέρθηκαν ανωτέρω.

180) Όσον αφορά στην ευκολία με την οποία ένας δυνητικός ανταγωνιστής μπορεί να εισέλθει στη συγκεκριμένη αγορά, υπάρχουν κάποια εμπόδια εισόδου, κυρίως νομικά, που συνίστανται στην υποχρέωση λήψης άδειας και σε χωροταξικούς περιορισμούς. Περαιτέρω, αποτρεπτικό παράγοντα δύναται να αποτελέσει η ύπαρξη πολλών πρατηρίων, η αδυναμία εισαγωγών λόγω της υποχρέωσης για διατήρηση αποθεμάτων ασφαλείας και τα χαμηλά περιθώρια κέρδους. Ωστόσο, σύμφωνα με τα προεκτεθέντα, η δυνατότητα που έχουν οι πρατηριούχοι για αλλαγή προμηθευτή, τουλάχιστον μετά τη λήξη της σύμβασης αποκλειστικότητας που τους συνδέει με συγκεκριμένη εταιρία εμπορίας, κρίνεται επαρκής και αντισταθμίζει τα τυχόν εμπόδια που αντιμετωπίζουν οι εταιρίες εμπορίας, προκειμένου να δημιουργήσουν ή να επεκτείνουν το δίκτυό τους. Αν, δε, ληφθεί υπόψη ότι η πλειοψηφία των πρατηρίων στην Ελλάδα είναι τύπου DODO, τότε η μεταστροφή σε άλλο προμηθευτή γίνεται ευχερέστερη[112].

181) Περαιτέρω, στις αγορές της λιανικής εμπορίας υγρών καυσίμων παρατηρείται μία σχετική διαφάνεια τιμών λόγω της υποχρέωσης που βάσει νόμου έχουν τα πρατήρια για ανάρτηση των τιμών τους, αλλά και μέσω της ηλεκτρονικής δημοσίευσής τους στο Παρατηρητήριο Τιμών Υγρών Καυσίμων. Ωστόσο, λόγω του ιδιοκτησιακού καθεστώτος των πρατηρίων στην Ελλάδα, δηλ. κυρίως DODOs, τα οποία αποτελούν ξεχωριστές επιχειρήσεις από τις εταιρίες εμπορίας και καθορίζουν τα ίδια τις τελικές τιμές, θα ήταν καταρχήν δύσκολο για τις εταιρίες εμπορίας να εφαρμόσουν μία συντονισμένη στρατηγική τιμολόγησης, καθώς επηρεάζουν άμεσα ένα ποσοστό της τελικής τιμής που χρεώνουν τα πρατήρια (ήτοι στην περίπτωση των πρατηρίων τύπου COCO).

182) Περαιτέρω, σημαντικός παράγοντας στην Ελλάδα είναι ο ενδοσηματικός ανταγωνισμός (intra-brand competition) μεταξύ πρατηρίων του ιδίου σήματος που βρίσκονται εντός συγκεκριμένης περιοχής. Αυτό συμβαίνει, επειδή σύμφωνα με τα συστήματα διαχείρισης CODO και DODO, τα οποία αντιπροσωπεύουν την πλειοψηφία των πρατηρίων στην Ελλάδα, ο πρατηριούχος είναι ο μόνος δικαιούχος των κερδών που προέρχονται από αυτό. Οι πρατηριούχοι ενδιαφέρονται ιδιαίτερα για τις τιμές των πρατηρίων που λειτουργούν με το ίδιο σήμα και συνεπώς έχουν τα ίδια χαρακτηριστικά (ίδια προϊόντα, ίδια εικόνα σήματος κ.λ.π.), καθώς οι πελάτες θα επιλέξουν απλά το φθηνότερο πρατήριο. Αντίστοιχα, και τα πρατήρια τύπου COCO έχουν κίνητρο να

[112] Βλ. ΕΑ 491/2010, παρ. 189.

ανταγωνίζονται τα λοιπά πρατήρια που ανήκουν στην ίδια αλυσίδα (CODO και DODO) εντός της περιοχής τους.

183) Ως εκ τούτου, η υπό κρίση πράξη δεν αναμένεται να δημιουργήσει οριζόντιες επιπτώσεις συντονισμένης συμπεριφοράς στις αγορές της λιανικής εμπορίας υγρών καυσίμων.

- ***Ως προς τις <u>κάθετες επιπτώσεις μη συντονισμένης</u> συμπεριφοράς (αποκλεισμός ανταγωνιστών από την πρόσβαση σε εισροές ή πελάτες)***

184) Δεδομένου ότι σε ορισμένες αγορές λιανικής πώλησης η ΜΟΗ κατέχει ένα σημαντικό μερίδιο αγοράς, θα μπορούσε καταρχήν να προκύψει ζήτημα κάθετων επιπτώσεων, καθώς λόγω αύξησης της βάσης πωλήσεων σε αυτές τις αγορές τυχόν στρατηγικές αποκλεισμού ανταγωνιστών θα μπορούσαν ενδεχομένως να αποδειχθούν επικερδείς.

185) Ωστόσο, όπως αναλύθηκε ανωτέρω, η ΜΟΗ δεν έχει τη δυνατότητα να αποκλείσει τους ανταγωνιστές της από τις αγορές της χονδρικής πώλησης και, συνεπώς, ούτε και από τις αγορές της λιανικής πώλησης. Περαιτέρω, η εφαρμογή μίας στρατηγικής αποκλεισμού των ανταγωνιστριών εταιριών (σε περίπτωση που η νέα οντότητα προσέλκυε στο δίκτυό της ένα τέτοιο αριθμό πρατηρίων, ώστε να μην απομένει πεδίο δραστηριοποίησης για τους ανταγωνιστές) δεν φαίνεται να είναι καταρχήν αποτελεσματική, αφού κάθε εταιρία εμπορίας έχει τη δυνατότητα καταρχάς να δημιουργήσει ένα νέο δίκτυο, δηλ. να συστήσει νέα πρατήρια. Επιπλέον, μπορεί να αποσπάσει υπάρχοντα πρατήρια από τους ανταγωνιστές της, καθώς οι πρατηριούχοι έχουν δυνατότητα αλλαγής προμηθευτή, τουλάχιστον μετά τη λήξη της αποκλειστικής σύμβασης ορισμένου χρόνου (5ετίας) που έχουν με συγκεκριμένη εταιρία εμπορίας, αλλά σε κάποιες περιπτώσεις και κατά τη διάρκεια αυτής (βλ. επίσης ανωτέρω).

- ***Ως προς τις <u>κάθετες επιπτώσεις συντονισμένης</u> συμπεριφοράς (πιθανότητα δημιουργίας ή ενίσχυσης συλλογικής δεσπόζουσας θέσης)***

186) Ως προς τις αγορές της λιανικής πώλησης υγρών καυσίμων η υπό κρίση συγκέντρωση οδηγεί στην εξάλειψη ενός όχι ιδιαίτερα σημαντικού ανταγωνιστή, λόγω του σχετικά χαμηλού μεριδίου του, το οποίο πλην μεμονωμένων περιπτώσεων δεν υπερβαίνει το 1-10%.

187) Περαιτέρω, δεν μεταβάλλεται το επίπεδο διαφάνειας ως προς τις τιμές, η οποία ούτως ή άλλως υφίσταται λόγω της υποχρέωσης που βάσει νόμου έχουν τα πρατήρια για ανάρτηση των τιμών τους, αλλά και μέσω της ηλεκτρονικής δημοσίευσής τους στο Παρατηρητήριο Τιμών Υγρών Καυσίμων. Με την υπό κρίση συγκέντρωση δε δημιουργείται μία νέα καθετοποιημένη επιχείρηση που θα αναπτύξει δραστηριότητα στις αγορές χονδρικής. Αντιθέτως, η ΜΟΗ δραστηριοποιείται ήδη, πέραν της διύλισης, στα στάδια χονδρικής και λιανικής μέσω των θυγατρικών της CORAL και AVIN.

188) Επίσης, η εν λόγω συγκέντρωση δεν αυξάνει τα εμπόδια εισόδου στις αγορές λιανικής πώλησης, τα οποία συνίστανται στην υποχρέωση λήψης άδειας και σε χωροταξικούς περιορισμούς. Αποτρεπτικό παράγοντα θα μπορούσαν ενδεχομένως να αποτελέσουν η ύπαρξη πολλών πρατηρίων, η αδυναμία εισαγωγών λόγω της υποχρέωσης για διατήρηση

αποθεμάτων ασφαλείας και τα χαμηλά περιθώρια κέρδους, ωστόσο τα προαναφερόμενα αντισταθμίζονται από την ευχέρεια μετακίνησης των πρατηριούχων σε άλλο δίκτυο.

189) Ως εκ τούτου, δεν αναμένεται η πρόκληση δυσμενών συντονισμένων αποτελεσμάτων στις αγορές της λιανικής πώλησης, ως αποτέλεσμα της γνωστοποιηθείσας πράξης.

3. Αποθηκευτικοί χώροι εταιριών εμπορίας

- ***Ως προς τις οριζόντιες επιπτώσεις μη συντονισμένης συμπεριφοράς (πιθανότητα δημιουργίας ή ενίσχυσης ατομικής δεσπόζουσας θέσης)***

190) Δεδομένου ότι οι αποθηκευτικοί χώροι της CYCLON που θα αποκτήσει η ΜΟΗ μέσω της κρινόμενης συγκέντρωσης βρίσκονται στην Αττική, η σχετική έρευνα της Υπηρεσίας εντοπίστηκε στη γεωγραφική αυτή περιοχή. Η ΜΟΗ θα εξακολουθήσει να κατέχει στην εν λόγω αγορά τη δεύτερη θέση με μερίδιο της τάξης του 20-30%, ενώ ο μεγαλύτερος ανταγωνιστής της παραμένει ο όμιλος ΕΛΠΕ με μερίδιο αγοράς 40-50%. Περαιτέρω, η αύξηση στο μερίδιο της ΜΟΗ λόγω της συγκέντρωσης κυμαίνεται μόλις στο 1-10%, λόγω του μικρού μεριδίου που κατέχει η CYCLON στη σχετική αγορά. Επιπλέον, στην ανωτέρω περιοχή δραστηριοποιούνται και άλλες πέντε (5) επιχειρήσεις με μερίδιο αγοράς μέχρι 1-10%, οι οποίες αποτελούν εναλλακτικές ως προς την παροχή αποθηκευτικών χώρων. Τα προαναφερόμενα ισχύουν, ακόμη και στην περίπτωση που στην εν λόγω αγορά συνυπολογιστούν λόγω εγγύτητας και οι χώροι της ΜΟΗ στους Αγ. Θεοδώρους Κορινθίας, καθώς η ιεράρχηση των εταιριών με κριτήριο τα μερίδιά τους δεν αλλάζει ουσιωδώς.

191) Συνεπώς, η υπό εξέταση πράξη δεν αναμένεται να δημιουργήσει εμπόδια στον αποτελεσματικό ανταγωνισμό στην ως άνω αγορά μέσω της δημιουργίας ή ενίσχυσης δεσπόζουσας θέσης.

- ***Ως προς τις οριζόντιες επιπτώσεις συντονισμένης συμπεριφοράς (πιθανότητα δημιουργίας ή ενίσχυσης συλλογικής δεσπόζουσας θέσης)***

192) Όπως προεκτέθηκε, η υπό κρίση πράξη δεν επιφέρει αλλαγές στη δομή της εν λόγω αγοράς, καθώς η ΜΟΗ διατηρεί τη θέση που κατείχε πριν τη συγκέντρωση (ήτοι τη δεύτερη) με μεγαλύτερο ανταγωνιστή της τον όμιλο ΕΛΠΕ. Με την απόκτηση ελέγχου επί της CYCLON η ΜΟΗ απλώς ενισχύει το μερίδιό της κατά ένα μικρό, ωστόσο, ποσοστό. Επίσης, θα πρέπει να σημειωθεί ότι στη συγκεκριμένη αγορά δεν παρατηρείται συμμετρία των μεριδίων αγοράς, η οποία θα ευνοούσε ενδεχομένως φαινόμενα συντονισμού. Τέλος, σύμφωνα με τα προαναφερόμενα στην ανωτέρω περιοχή υπάρχουν και άλλες επιχειρήσεις που αναπτύσσουν δραστηριότητα στη σχετική αγορά, με ικανή παρουσία και μερίδιο αγοράς.

193) Ως εκ τούτου, η υπό κρίση πράξη δεν αναμένεται να δημιουργήσει οριζόντιες επιπτώσεις συντονισμένης συμπεριφοράς στην αγορά των αποθηκευτικών χώρων.

ΜΕΡΟΣ ΙΙ
ΒΑΣΙΚΑ ΕΛΑΙΑ ΚΑΙ ΛΙΠΑΝΤΙΚΑ ΠΡΟΪΟΝΤΑ

Ι. Ο ΚΛΑΔΟΣ ΤΩΝ ΛΙΠΑΝΤΙΚΩΝ

Ι.1 Γενικά

194) Η βιομηχανική παραγωγή των λιπαντικών αφορά σε τρία διαφορετικά προϊόντα με κάθετη σχέση μεταξύ τους: **(α)** τα βασικά έλαια (base oils), **(β)** τα χημικά πρόσθετα[113] (chemical additives) και **(γ)** τα λιπαντικά ως τελικό προϊόν. Τα βασικά έλαια αναμειγνύονται με χημικά πρόσθετα για την παραγωγή λιπαντικών.

Ι.2 Βασικά έλαια

195) Τα βασικά έλαια που χρησιμοποιούνται για την παραγωγή λιπαντικών παράγονται σε διυλιστήρια πετρελαίου από τα υπολείμματα του αργού πετρελαίου μετά το διαχωρισμό από άλλα πετρελαιοειδή (πρωτογενή βασικά έλαια). Τα βασικά έλαια παράγονται επίσης από την αναγέννηση χρησιμοποιημένων λιπαντικών, τα οποία, αφού συγκεντρωθούν από διάφορες πηγές (πρατήρια, λιπαντήρια, συνεργεία), περνούν από επεξεργασία (καθαρισμό, επαναδιύλιση και πρόσθεση διαφόρων χημικών), ώστε να επαναχρησιμοποιηθούν ως βασικά έλαια (αναγεννημένα βασικά έλαια).

196) Τα χρησιμοποιημένα τελικά λιπαντικά προς αναγέννηση προέρχονται είτε από το εσωτερικό της χώρας είτε εισάγονται από γειτονικές χώρες. Το 2011 αγοράζονταν από την Ελληνική Τεχνολογία Περιβάλλοντος Α.Ε. (πρώην ΕΛΤΕΠΕ ΑΕ νυν ΕΝΔΙΑΛΕ ΑΕ), η οποία αποτελεί Σύστημα Εναλλακτικής Διαχείρισης Αποβλήτων Λιπαντικών Ελαίων στην Ελλάδα (βλ. παρακάτω υποενότητα Ι.4).

197) Τα βασικά έλαια έχουν ποικίλες ικανότητες απόδοσης λόγω των διαφορετικών χημικών/φυσικών συνθέσεών τους, οι οποίες προκύπτουν από διάφορους τύπους αργού πετρελαίου που χρησιμοποιείται ως πρώτη ύλη, και από μεθόδους διύλισης, και ταξινομούνται βάσει των εγγενών χαρακτηριστικών τους. Διεθνώς, ανεξάρτητοι οργανισμοί[114] έχουν ορίσει πρότυπα, βάσει των οποίων παρακολουθείται στενά η ποιότητα των βασικών ελαίων. Στην Ελλάδα το Γενικό Χημείο του Κράτους διενεργεί το σχετικό καθορισμό προτύπων.

198) Ένα μεμονωμένο βασικό έλαιο ορίζεται από το ιξώδες, το δείκτη ιξώδους (VI) και την πτητικότητά του και ορισμένα δευτερεύοντα σημεία προδιαγραφής. Ανάλογα με την απόδοσή τους τα βασικά έλαια κατατάσσονται σε πέντε (5) κατηγορίες που κυμαίνονται

---

[113] Τα πρόσθετα είναι τα χημικά προϊόντα που αναμειγνύονται με βασικά έλαια προκειμένου το πετρέλαιο να εκτελεί μία ειδική λειτουργία λίπανσης. Τα λιπαντικά χρησιμοποιούν ειδικά πρόσθετα ανάλογα με τις εφαρμογές και το βασικό έλαιο. Τα πρόσθετα χωρίζονται σε δύο κατηγορίες: Σειρές αναστολέων απορρυπαντικών (ή «σειρές DI» και βελτιωτικά πρόσθετα τους δείκτη ιξώδους (ή «βελτιωτικά πρόσθετα VI»). Στις περισσότερες εφαρμογές λιπαντικών αυτοκινήτων τα βελτιωτικά πρόσθετα VI χρησιμοποιούνται από κοινού με σειρές DI. Δεδομένου ότι δεν δραστηριοποιούνται τα μέρη της υπό κρίσης πράξης παρέλκει στην παρούσα η περαιτέρω ανάλυση των εν λόγω προϊόντων.

[114] Όπως το Αμερικανικό Ινστιτούτο Πετρελαίου (API), στο οποίο συμμετέχουν εταιρίες πετρελαιοειδών, η Ένωση Ευρωπαϊκών Αυτοκινητοβιομηχανιών (ACEA) και η Τεχνική Ένωση του Ευρωπαϊκού Κλάδου Λιπαντικών (ATIEL).

από συμβατικά βασικά έλαια με δείκτη ιξώδους 80-120 και ένα αποδεκτό επίπεδο προσμείξεων (Ομάδα I, II) και βασικά έλαια με δείκτη ιξώδους 120 και άνω (Ομάδα III)[115] μέχρι PAO (Ομάδα IV) που χρησιμοποιούνται σε συνθετικά λιπαντικά με υψηλό δείκτη ιξώδους. Η Ομάδα V περιλαμβάνει όλα τα άλλα βασικά έλαια, όπως ναφθενικά και εστερικά βασικά έλαια πολύ υψηλής ποιότητας.

199) Στην Ελλάδα οι εταιρίες του κλάδου μπορούν να διαχωριστούν στις κάτωθι κατηγορίες:

(i) Επιχειρήσεις παραγωγής βασικών ελαίων, είτε πρωτογενώς είτε από αναγέννηση.

(ii) Εισαγωγικές επιχειρήσεις, οι οποίες εισάγουν τα βασικά έλαια από χώρες του εξωτερικού.

200) Κατά τη γνωστοποιούσα, η εισαγωγή βασικών ελαίων πραγματοποιείται, κυρίως, από παραγωγούς τελικών λιπαντικών, δηλαδή για ιδία χρήση. Οι εισαγωγές με σκοπό την εμπορία έχουν περιοριστεί λόγω της μείωσης της κατανάλωσης τελικών λιπαντικών ως απόρροια της οικονομικής κρίσης. Ποσότητες βασικών ελαίων με σκοπό την εμπορία εισήγαγε και η εταιρία Νεοχημική, η οποία όμως διέκοψε τη δραστηριότητά της αυτή το 2010. Στην παραγωγή πρωτογενών βασικών ελαίων ομάδας I δραστηριοποιείται στην Ελλάδα μόνο η ΜΟΗ, ενώ στην αναγέννηση χρησιμοποιημένων λιπαντικών, πέραν της CYCLON, δραστηριοποιούνται και άλλες εταιρίες.

201) Η συνολική παραγωγή βασικών ελαίων ομάδας I[116] στην Ελλάδα κινήθηκε ανοδικά την πενταετία 2007-2011 με μέσο ετήσιο ρυθμό μεταβολής (ΜΕΡΜ) +3,8%. Η γνωστοποιούσα σημειώνει ότι τα στοιχεία αυτά αφορούν στη συνολική παραγωγή, η οποία δεν κατευθύνεται ωστόσο αποκλειστικά στην ελληνική αγορά.

I.3 Λιπαντικά

I.3.1 Γενικά

202) Τα λιπαντικά παρασκευάζονται από την ανάμειξη βασικών ελαίων με πρόσθετα, με σκοπό την πρόληψη της φθοράς και οξείδωσης, τον περιορισμό της διάβρωσης και τον καθαρισμό των λιπαινομένων μερών/εξαρτημάτων κινητήρων, ώστε να επιτυγχάνεται καλύτερη απόδοση και επιμήκυνση του χρόνου ζωής τους. Η βασική τους λειτουργία είναι η μείωση της τριβής και της φθοράς μεταξύ των κινούμενων μερών. Το βασικό έλαιο αποτελεί την πρώτη ύλη ενός τελικού λιπαντικού και το 70%-95% περίπου του όγκου του. Η περιεκτικότητα των λιπαντικών κινητήρων εσωτερικής καύσης σε βασικό έλαιο ανέρχεται σε 90%-95% και το υπόλοιπο 5%-10% αποτελείται από διάφορα χημικά πρόσθετα, τα οποία βελτιώνουν τις ιδιότητες των βασικών ελαίων. Στα ημισυνθετικά λιπαντικά η περιεκτικότητα σε βασικό έλαιο διαμορφώνεται στο 70%-80% και στα πλήρως συνθετικά μειώνεται ακόμα περισσότερο. Τα λιπαντικά έχουν τέσσερις (4) γενικούς τύπους εφαρμογής, ήτοι χρησιμοποιούνται στα οχήματα (λιπαντικά οχημάτων),

[115] Οι ομάδες I, II και III λαμβάνονται από τη διύλιση πετρελαίου και οι ομάδες IV και V λαμβάνονται μέσω χημικών διεργασιών.

[116] Βάσει στοιχείων της γνωστοποιούσας για την παραγωγή των μερών και βάσει στοιχείων του Ελληνικού Οργανισμού Ανακύκλωσης για τις ποσότητες των αναγεννημένων αποβλήτων λιπαντικών ελαίων.

σε βιομηχανικές εφαρμογές (λιπαντικά βιομηχανίας), στα πλοία (λιπαντικά ναυτιλίας) και στους κινητήρες αεριωθουμένων (λιπαντικά αεριωθουμένων).

203) Στην ελληνική αγορά λιπαντικών δραστηριοποιείται μεγάλος αριθμός εταιριών, οι οποίες διαθέτουν μεγάλο αριθμό σημάτων (ενδεικτικά υπάρχουν πάνω από 400 εμπορικά σήματα λιπαντικών) [117]. Οι εταιρίες του κλάδου μπορούν σχηματικά να διαχωριστούν στις κάτωθι κατηγορίες:

(i) Παραγωγικές επιχειρήσεις λιπαντικών.

Η εγχώρια παραγωγή αφορά την ανάμειξη (blending) των βασικών ελαίων με διάφορα χημικά, περιλαμβάνει σημαντικό αριθμό εταιριών που διαθέτουν εργοστάσια ανάμειξης (ή και συσκευασίας) λιπαντικών που παράγουν με το σήμα τους ή και για λογαριασμό τρίτων εταιριών.

Τα βασικά έλαια που χρησιμοποιούν οι ως άνω επιχειρήσεις προέρχονται από: (α) τα εγχωρίως παραγόμενα, (β) απευθείας εισαγωγές και (γ) εισαγωγικές επιχειρήσεις.

(ii) Εισαγωγικές επιχειρήσεις λιπαντικών.

Υπάρχει σημαντικός αριθμός εταιριών που εισάγουν λιπαντικά είτε αντιπροσωπεύοντας εμπορικά σήματα του εξωτερικού είτε αποτελώντας θυγατρικές ξένων οίκων.

Ι.3.2 Δίκτυα διανομής

Λιπαντικά οχημάτων

204) Οι εταιρίες του κλάδου διαθέτουν τα λιπαντικά οχημάτων σε χονδρεμπόρους/μεταπωλητές, συνεργεία (εξουσιοδοτημένα και ανεξάρτητα), πρατήρια υγρών καυσίμων, λιπαντήρια και απευθείας σε μεγάλους πελάτες και στο δημόσιο. Η χονδρική εμπορία αφορά τις πωλήσεις σε χονδρεμπόρους και η λιανική διάθεση αφορά τις πωλήσεις απευθείας σε μεγάλους τελικούς καταναλωτές και οργανισμούς, καθώς και από πρατήρια υγρών καυσίμων, συνεργεία και λιπαντήρια προς τους τελικούς καταναλωτές.

205) Ως προς την κατανομή των πωλήσεων λιπαντικών οχημάτων ανά κανάλι διανομής (χονδρική και λιανική εμπορία), οι χονδρέμποροι απορρόφησαν το 39% περίπου του συνολικού όγκου λιπαντικών και τα συνεργεία 34% περίπου (στοιχεία 2011). Ποσοστό της τάξης περίπου του 15% διατέθηκε απευθείας σε μεγάλες εταιρίες – τελικούς καταναλωτές, ενώ τα πρατήρια υγρών καυσίμων καταλαμβάνουν την τέταρτη θέση με ποσοστό περίπου 6%. Οι εταιρίες εμπορίας πετρελαιοειδών που διαθέτουν δίκτυο πρατηρίων εφοδιάζουν απευθείας τα πρατήριά τους, ενώ για τις υπόλοιπες εταιρίες η διανομή γίνεται μέσω χονδρεμπόρων/μεταπωλητών. Τα λιπαντήρια κάλυψαν μόλις περίπου το 3% των πωλήσεων των εταιριών του κλάδου το ίδιο έτος, καθώς και σε αυτή την περίπτωση η διανομή γίνεται κυρίως μέσω χονδρεμπόρων μεταπωλητών. Τέλος,

[117] Βλ. Κλαδική μελέτη «Λιπαντικά» (Ιούλιος 2012) της εταιρίας ICAP.

ποσοστό της τάξης περίπου του 3% αφορά λοιπές πωλήσεις (π.χ. στο δημόσιο, σε διαγωνισμούς).

206) Ειδικά στη λιανική αγορά λιπαντικών, εκτιμάται ότι το μεγαλύτερο μέρος του όγκου των λιπαντικών (μη συμπεριλαμβανομένων των απευθείας πωλήσεων σε μεγάλους καταναλωτές) απορροφάται από τα συνεργεία / αντιπροσωπείες (περίπου 70%), ενώ τα πρατήρια καυσίμων και τα λιπαντήρια εκτιμάται ότι απορρόφησαν περίπου το 15% και το 10% αντίστοιχα. Τέλος, τα λοιπά σημεία λιανικών πωλήσεων (π.χ. καταστήματα αυτοκινήτων, hypermarkets) εκτιμάται ότι απορρόφησαν ποσοστό της τάξης περίπου του 5%. Σύμφωνα με τη μελέτη της ICAP, ως προς την αλλαγή λιπαντικών παρατηρείται τα τελευταία έτη στροφή μερίδας ιδιοκτητών οχημάτων από εξουσιοδοτημένα συνεργεία προς ανεξάρτητα ή ακόμα και προς πρατήρια καυσίμων και λιπαντήρια λόγω χαμηλότερου κόστους (προϊόντος και υπηρεσιών).

207) Οι μεγαλύτερες (βάσει όγκου) εταιρίες λιπαντικών διανέμουν τα προϊόντα τους κυρίως μέσω χονδρεμπόρων (σε ποσοστό 50%), μέσω των πρατηρίων των δικτύων τους και απευθείας σε μεγάλους πελάτες.

Λιπαντικά βιομηχανίας

208) Η διάθεση των λιπαντικών βιομηχανίας πραγματοποιείται κατά το μεγαλύτερο ποσοστό απευθείας στις εταιρίες/καταναλωτές λιπαντικών και σε μικρότερο ποσοστό μέσω χονδρεμπόρων, οι οποίοι προμηθεύουν μικρότερες εταιρίες.

Λιπαντικά ναυτιλίας

209) Η διάθεση των λιπαντικών ναυτιλίας γίνεται κυρίως απευθείας στις ναυτιλιακές εταιρίες διεθνούς ναυτιλίας και εγχώριας ακτοπλοΐας.

Δραστηριοποίηση της ΜΟΗ και της CYCLON

210) Η ΜΟΗ (διυλιστήριο) δεν διαθέτει κανενός είδους δίκτυο στην αγορά. Διαθέτει τα προϊόντα της (βασικά έλαια και τελικά λιπαντικά) από τις εγκαταστάσεις της (ex-works), εκτός συγκεκριμένων περιπτώσεων, στις οποίες προβλέπεται παράδοση στις εγκαταστάσεις του πελάτη.

211) Η CYCLON διαθέτει τα προϊόντα της στην αγορά:

(i) Μέσω αντιπροσώπων ανά γεωγραφική περιφέρεια ή ανά νομό ή ανά χώρα, όσον αφορά στο εξωτερικό, οι οποίοι προωθούν τα λιπαντικά σε συνεργεία αυτοκινήτων, πρατήρια, καταστήματα ανταλλακτικών κλπ.

(ii) Μέσω πρατηρίων με το σήμα CYCLON, τα οποία δεν είναι ιδιολειτουργούμενα αλλά τα εκμεταλλεύονται ανεξάρτητοι πρατηριούχοι (DODO).

(iii) Με απευθείας πωλήσεις σε βιομηχανικούς ή ναυτιλιακούς πελάτες ή και στον τελικό καταναλωτή.

Ι.4 Διαχείριση αποβλήτων λιπαντικών ελαίων

212) Ως απόβλητο λιπαντικών ελαίων (εφεξής και ΑΛΕ) νοείται κάθε βιομηχανικό ή λιπαντικό έλαιο ορυκτής συνθετικής ή μικτής βάσης, το οποίο κατέστη ακατάλληλο για

τη χρήση για την οποία προοριζόταν αρχικά, και κυρίως τα χρησιμοποιημένα λάδια (έλαια) κινητήρων εσωτερικής καύσεως και κιβωτίων ταχυτήτων και τα λιπαντικά έλαια μηχανών, στροβίλων και υδραυλικών συστημάτων, συμπεριλαμβανομένων και των αποβλήτων λιπαντικών ελαίων που προέρχονται από πλοία, άλλα μέσα μεταφοράς ή σταθερές εγκαταστάσεις[118]. Τα ΑΛΕ πρέπει να τυγχάνουν επεξεργασίας με την επιτήρηση συστήματος εναλλακτικής διαχείρισης αποβλήτων λιπαντικών ελαίων[119] και μέσω φυσικού ή νομικού προσώπου που έχει άδεια συλλογής και μεταφοράς, σύμφωνα με τις σχετικές διατάξεις της κείμενης νομοθεσίας για τη διαχείριση των επικίνδυνων αποβλήτων. Ειδικότερα, το άρθρο 17 του ν. 2939/2001 προβλέπει την οργάνωση συστημάτων (είτε ατομικών είτε συλλογικών) εναλλακτικής διαχείρισης αποβλήτων λιπαντικών ελαίων από τους υπόχρεους διαχειριστές (παραγωγούς και εισαγωγείς). Αντίστοιχα, το ΠΔ 82/2004, το οποίο αφορά στα λιπαντικά έλαια που διατίθενται στην ελληνική αγορά, ορίζει ως αναγέννηση ΑΛΕ *«κάθε διεργασία που επιτρέπει την παραγωγή βασικών ελαίων και συνεπάγεται ιδίως το διαχωρισμό των προσμείξεων, των προϊόντων οξείδωσης και των προσθέτων που περιέχουν αυτά τα λιπαντικά έλαια»*, καθορίζει δε ως υπόχρεους:

- τους παραγωγούς, δηλ. αυτούς που παράγουν λιπαντικά έλαια,
- τους εισαγωγείς, δηλ. αυτούς που εισάγουν λιπαντικά έλαια, και
- τους διακινητές, δηλ. αυτούς που διαθέτουν στην αγορά λιπαντικά έλαια, προκειμένου να χρησιμοποιηθούν από τον τελικό χρήστη ή καταναλωτή.

213) Οι υποχρεώσεις των διαχειριστών (δηλ. παραγωγών και εισαγωγέων) είναι να οργανώνουν ατομικά συστήματα ή να συμμετέχουν σε συλλογικά συστήματα εναλλακτικής διαχείρισης, καθώς και να προβαίνουν σε συλλογή των ΑΛΕ και να μεριμνούν, ώστε τα απόβλητα αυτά να οδηγούνται προς επεξεργασία σε εγκεκριμένες εγκαταστάσεις κατά περίπτωση. Οι υποχρεώσεις των διακινητών είναι να μη διακινούν λιπαντικά έλαια, τα οποία δεν είναι ενταγμένα σε σύστημα εναλλακτικής διαχείρισης, επιπλέον δε να συλλέγουν τα ΑΛΕ και να τα παραδίδουν σε εγκεκριμένες εγκαταστάσεις προς περαιτέρω διαχείριση.

214) Η ΕΛΤΕΠΕ αποτελεί το μοναδικό σύστημα εναλλακτικής διαχείρισης, καθώς κανένα άλλο σύστημα δεν έχει λάβει τις απαραίτητες εγκρίσεις από το αρμόδιο Υπουργείο, ήτοι το Υπουργείο Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων (ΥΠΕΧΩΔΕ), νυν Υπουργείο Περιβάλλοντος Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής (ΥΠΕΚΑ)[120]. Στη συλλογή ΑΛΕ συμμετέχει και η «ΕΛ.ΤΕ.Π.Ε Κοινοπραξία», η οποία συνεργάζεται με εμπλεκόμενους στο σύστημα χρήσης και παραγωγής απόβλητων λιπαντικών και πετρελαιοειδών

[118] Τα απόβλητα λιπαντικών ελαίων περιλαμβάνονται στο κεφάλαιο 13 του καταλόγου αποβλήτων του παραρτήματος της Απόφασης 2001/118/ΕΚ και χαρακτηρίζονται ως επικίνδυνα απόβλητα.

[119] Τα συστήματα εναλλακτικής διαχείρισης έχουν μη κερδοσκοπικό χαρακτήρα και εξυπηρετούν σκοπούς δημοσίου συμφέροντος, οι οποίοι συνίστανται στην επ' ωφελεία των υποχρέων και του περιβάλλοντος συλλογή και εν τέλει αξιοποίηση/ανακύκλωση των χρησιμοποιημένων λιπαντικών ελαίων και των κενών συσκευασιών τους. Βλ. και ν. 3854/2010.

[120] Βλ. υπ' αριθμ. πρωτ. 8087/17.10.2013 επιστολή του Ελληνικού Οργανισμού Ανακύκλωσης (Ε.Ο.ΑΝ., πρώην Ε.Ο.Ε.Δ.Σ.Α.Π.), ο οποίος είναι ο αρμόδιος φορέας του ΥΠΕΚΑ για το σχεδιασμό και την εφαρμογή της πολιτικής για την ανακύκλωση στην Ελλάδα στο πλαίσιο της εναλλακτικής διαχείρισης.

αποβλήτων, όπως προβλέπεται από τη σχετική νομοθεσία. Η κοινοπραξία διαθέτει ιδιόκτητο στόλο 40 οχημάτων για τη συλλογή και μεταφορά ΑΛΕ. Η σύνθεσή της είναι η εξής: α) κατά […] συμμετέχει η CYCLON και β) κατά το υπόλοιπο […] συμμετέχει η CYTOP, η οποία είναι κατά 100% θυγατρική της CYCLON.

Ι.5 Σχετικές αγορές

Ι.5.1 Σχετικές αγορές προϊόντων

215) Κατά τη γνωστοποιούσα, οι σχετικές αγορές προϊόντων στον κλάδο των λιπαντικών για την εν λόγω συγκέντρωση επιχειρήσεων είναι οι ακόλουθες:

(1) Παραγωγή και εμπορία βασικών ελαίων ομάδας Ι (εφαρμογές αυτοκινήτων και βιομηχανικές εφαρμογές). Στην παραγωγή και εμπορία βασικών ελαίων για εφαρμογές ναυτιλίας συμπεριλαμβάνονται στην ίδια αγορά των βασικών ελαίων ομάδας Ι, επειδή τα βασικά έλαια της ομάδας αυτής μπορούν να χρησιμοποιηθούν και για την παραγωγή λιπαντικών ναυτιλίας.

(2) Παραγωγή και εμπορία βασικών ελαίων λοιπών ομάδων (π.χ. εφαρμογές αεροπορίας)

Ως τελικό προϊόν, στα στάδια της χονδρικής και της λιανικής αγοράς:

(3) Σχετική αγορά λιπαντικών οχημάτων (ορυκτελαϊκής, ημισυνθετικής και συνθετικής βάσης),

(4) Σχετική αγορά λιπαντικών βιομηχανίας (ορυκτελαϊκής, ημισυνθετικής και συνθετικής βάσης), και

(5) Σχετική αγορά λιπαντικών ναυτιλίας (ορυκτελαϊκής βάσης).

216) Με βάση την υπάρχουσα ενωσιακή[121] και εθνική πρακτική[122], τα βασικά έλαια της ομάδας Ι (εφαρμογές αυτοκινήτων και βιομηχανικές εφαρμογές) είναι ομοιογενή προϊόντα και συνεπώς αποτελούν μία ενιαία σχετική αγορά ανεξαρτήτως της εφαρμογής ή της χρήσης τους. Συνεπώς, παρότι μπορεί να υποστηριχθεί ότι ο αριθμός των σχετικών αγορών προϊόντος είναι συνάρτηση ειδικών απαιτήσεων, εν τούτοις υπάρχει υψηλό επίπεδο δυνατότητας υποκατάστασης (α) από την πλευρά της προσφοράς, διότι το ίδιο διυλιστήριο μπορεί να παράγει οποιαδήποτε ποιότητα βασικού ελαίου της ομάδας Ι και (β) από την πλευρά της ζήτησης, διότι τα περισσότερα βασικά έλαια της ομάδας Ι μπορούν να χρησιμοποιηθούν τόσο για εφαρμογές αυτοκινήτων όσο και για βιομηχανικές εφαρμογές.[123]

217) Τόσο η ΜΟΗ όσο και η CYCLON παράγουν βασικά έλαια ομάδας Ι. Επίσης, αμφότερες οι εταιρίες δραστηριοποιούνται στην εμπορία και διάθεση λιπαντικών ως τελικού προϊόντος, πλην των λιπαντικών αεροπορίας.

---

[121] Βλ. ενδεικτικά αποφάσεις Ευρ.Επ. No. IV/M.727 – BP/MOBIL, COMP/M.1383-Exxon/Mobil, No. IV/M.1301 – TEXACO/CHEVRON και COMP/M.1891- BP AMOCO/CASTROL.

[122] Βλ. αποφάσεις ΕΑ 466/VI/2009 και 319/V/2006.

[123] Βλ. ενδεικτικά COMP/M.1383 – Exxon/Mobil.

218) Η ΜΟΗ παράγει βασικά έλαια ομάδας Ι ως προϊόν διύλισης αργού πετρελαίου (πρωτογενή), ενώ η CYCLON τα παράγει ως προϊόν αναγέννησης χρησιμοποιημένων λιπαντικών (αναγεννημένα). Τα παραγόμενα προϊόντα και στις δύο αυτές περιπτώσεις θεωρούνται εναλλάξιμα από την πλευρά της ζήτησης, καθώς διαθέτουν τις ίδιες προδιαγραφές[124] και οι τιμές τους κατά μέσο όρο εμφανίζουν ισχυρή και στατιστικά σημαντική θετική συσχέτιση[125]. Επίσης, από τις απαντήσεις των ανταγωνιστών των μερών προέκυψε ότι σε μια ενδεχόμενη υποθετική μη παροδική αύξηση της τιμής των πρωτογενών βασικών ελαίων ομάδας Ι λόγω της συγκέντρωσης θα υπάρξει σημαντική μετατόπιση της ζήτησης για βασικά έλαια μέσω της υποκατάστασης από εισαγωγές και αναγεννημένα έλαια. Με την ανωτέρω διαπίστωση συμφωνούν και τα γνωστοποιούντα μέρη.

219) Με βάση τα ανωτέρω, και για τους σκοπούς της υπό κρίση συγκέντρωσης, ως σχετικές αγορές στον κλάδο των λιπαντικών διακρίνονται οι ακόλουθες:

(1) Παραγωγή και εμπορία βασικών ελαίων ομάδας Ι,

(2) Παραγωγή και εμπορία λιπαντικών οχημάτων,

(3) Παραγωγή και εμπορία λιπαντικών βιομηχανίας,

(4) Παραγωγή και εμπορία λιπαντικών ναυτιλίας, καθώς και

(5) Συλλογή αποβλήτων λιπαντικών ελαίων.

I.5.2 Σχετικές γεωγραφικές αγορές

I.5.2.1 Βασικά έλαια

220) Με βάση προηγούμενες αποφάσεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής[126], η σχετική γεωγραφική αγορά των βασικών ελαίων εκτείνεται στο σύνολο του ΕΟΧ[127], καθώς α) οι ίδιοι τύποι βασικών ελαίων πωλούνται και χρησιμοποιούνται σε ολόκληρο τον πλανήτη, β) τα βασικά έλαια μπορούν να μεταφέρονται οικονομικά σε μεγάλες αποστάσεις και υπάρχουν σημαντικές συναλλαγές εντός του ΕΟΧ και γ) οι τιμές και τα μικτά περιθώρια κέρδους των βασικών ελαίων παρουσιάζουν κάποια συσχέτιση.

---

[124] Βάσει του άρθρου 2 παρ. 9 του Π.Δ. 82/2004 βασικά έλαια είναι *«τα έλαια τα οποία πληρούν τα ποιοτικά πρότυπα (προδιαγραφές) που εφαρμόζονται σε εθνικό, κοινοτικό ή διεθνές επίπεδο και προορίζονται προς χρήση στον τελικό καταναλωτή ή χρήστη»*, στο δε άρθρο 5 υπό Β στ. 2.2 ορίζεται για την αναγέννηση *«υποχρέωση ώστε τα παραγόμενα αναγεννημένα έλαια, να έχουν τις ίδιες προδιαγραφές με τα βασικά ορυκτέλαια»*. Βλ. και υπ' αριθμ. πρωτ. 8274/23.10.2013 επιστολή της ΕΝΔΙΑΛΕ ΑΕ, στην οποία αναφέρεται ότι *«Σύμφωνα με όσα γνωρίζει το ΣΕΔ και βάσει της μεθοδολογίας αναγέννησης ΑΛΕ, η οποία εφαρμόζεται από τους συνεργαζόμενους με την ΕΝΔΙΑΛΕ αξιοποιητές / αναγεννητές, τα παραγόμενα από αναγέννηση, βασικά ορυκτέλαια ανήκουν στην Ομάδα Ι»*.

[125] Από την επεξεργασία των απαντήσεων των εταιριών προέκυψε ότι ο συντελεστής συσχέτισης μεταξύ των δύο κατηγοριών βασικών ελαίων ομάδας Ι (πρωτογενή και αναγεννημένα) διαμορφώθηκε για το έτος 2011 σε 47% περίπου, ενώ εμφανίζεται και στατιστικά σημαντικός σε επίπεδο στατιστικής σημαντικότητας $\alpha = 0{,}05$.

[126] Βλ. αποφάσεις Ευρ.Επ. COMP/M.1383 – Exxon/Mobil και COMP/M.1891 – BP AMOCO/CASTROL.

[127] Ο ΕΟΧ περιλαμβάνει τις χώρες της ΕΕ και την Ισλανδία, Λιχτενστάιν και Νορβηγία.

221) Η ΜΟΗ, επίσης, θεωρεί ότι η σχετική γεωγραφική αγορά για τα βασικά έλαια εκτείνεται στο σύνολο του ΕΟΧ, για τους κάτωθι λόγους[128]:

(i) «…δεν υφίστανται νομικά εμπόδια ως προς την πώληση/εισαγωγή βασικών ελαίων ομάδας Ι στα διάφορα κράτη του ΕΟΧ … δεδομένου ότι τα κράτη αυτά έχουν όμοια νομοθεσία ως προς τις απαιτήσεις ποιότητος».

(ii) «…δεν υπάρχουν πραγματικά εμπόδια στην παραγωγή και εισαγωγή βασικών ελαίων ομάδας Ι από χώρες του ΕΟΧ. Αντιθέτως, οι παραγωγοί-ανταγωνιστές της ΜΟΕ είναι μεγάλα διυλιστήρια (π.χ. EXXON-MOBIL (Ιταλία), Repsol/Cepsa (Ισπανία), ENI (Ιταλία), MOL (Ουγγαρία) τα οποία παράγουν βασικά έλαια Group I, Group II, Group III και ναφθενικά. Οι παραγωγοί-ανταγωνιστές της ΜΟΕ έχουν ισχυρά ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα έναντι της ΜΟΕ δεδομένου ότι:

(α) μπορούν να προσφέρουν ιδιαίτερα ανταγωνιστικές τιμές εξαιτίας της μεγάλης παραγωγικής ικανότητάς τους

(β) η μεταφορά των προϊόντων τους είναι εύκολη (π.χ. τόσο η μεταφορά μεγάλων ποσοτήτων με πλοία, όσο και η μεταφορά μικρών ποσοτήτων με βυτία ή iso tanks ή flexi tanks)

(γ) δεν αντιμετωπίζουν εμπόδια δραστηριοποίησης τα οποία σχετίζονται με τη δυνατότητα αποθήκευσης των βασικών ελαίων. Ειδικότερα, οι αποθηκευτικοί χώροι βασικών ελαίων αποτελούν αναπόσπαστο μέρος της παραγωγής λιπαντικών, χωρίς ωστόσο να αποτελούν ανταγωνιστικό πλεονέκτημα, όπως πιθανόν συμβαίνει σε αγορές άλλων προϊόντων, καθώς:

i) η κατασκευή αποθηκευτικών χώρων είναι εύκολη καθώς έχει σχετικά χαμηλό κόστος και δεν απαιτούνται μεγάλες εγκαταστάσεις

ii) η λήψη διοικητικών αδειών για τις δεξαμενές αποθήκευσης βασικών ελαίων είναι πιο εύκολη σε σχέση με τις δεξαμενές καυσίμων διότι τα βασικά έλαια δεν είναι εύφλεκτα.

iii) σε κάθε περίπτωση, είναι δυνατή η εισαγωγή μικρών ποσοτήτων βασικών ελαίων

iv) δεν απαιτούνται αποθέματα ασφαλείας

v) τα βασικά έλαια δεν είναι εύφλεκτα υλικά

vi) οι προδιαγραφές είναι σταθερές ανεξαρτήτως εποχής (χειμώνας/καλοκαίρι)».

Συνεπώς, σύμφωνα με τη γνωστοποιούσα, οι πελάτες μπορούν εύκολα να βρουν πολλές εναλλακτικές πηγές προμήθειας μέσω εισαγωγών σε όποια ποιότητα ή ποσότητα επιθυμούν. Με την οριοθέτηση αυτή της σχετικής γεωγραφικής αγοράς συμφωνούν σχεδόν όλες οι ανταγωνίστριες εταιρίες της γνωστοποιούσας[129]. Μόνο μία ανταγωνίστρια

[128] Βλ. υπ’ αριθμ. πρωτ. 7350/24.9.2013 επιστολή της γνωστοποιούσας. Επίσης, βλ. έντυπο γνωστοποίησης και υπ’ αριθμ. πρωτ. 7839/9.10.2013 επιστολή της γνωστοποιούσας.

[129] Βλ. ενδεικτικά τις απαντήσεις στο ερώτημα 15 του Παραρτήματος Α των εταιριών […].

εταιρία[130] θεωρεί ότι η αγορά των βασικών ελαίων περιορίζεται στην ελληνική επικράτεια για όσους τα εμπορεύονται, δεδομένου ότι οι τιμές τους δεν μπορεί να είναι ανταγωνιστικές στο σύνολο του ΕΟΧ λόγω μεταφορικού κόστους και ανταγωνισμού με εταιρίες παραγωγής βασικών ελαίων. Αντίθετα, η ίδια εταιρία θεωρεί ότι για τους παραγωγούς βασικών ελαίων η αγορά εκτείνεται και εκτός Ελλάδας.

222) Κατά την εκτίμηση της Επιτροπής, είναι ερευνητέο εν προκειμένω κατά πόσον η σχετική γεωγραφική αγορά εκτείνεται στο σύνολο του ΕΟΧ ή εάν θα πρέπει να περιοριστεί στην ελληνική επικράτεια. Για το λόγο αυτό, θα πρέπει να διερευνηθεί, μεταξύ άλλων, η διάρθρωση των υφιστάμενων ροών συναλλαγών και η εξέλιξη αυτών[131].

223) Από την ανάλυση των στατιστικών στοιχείων παραγωγής[132], εισαγωγών και εξαγωγών[133] του κλάδου των λιπαντικών στην Ελλάδα, όπως αυτά τηρούνται από την Ελληνική Στατιστική Αρχή (ΕΛΣΤΑΤ) και τα οποία περιλαμβάνουν τόσο τα βασικά έλαια ομάδας Ι όσο και τα τελικά προϊόντα αυτών (λιπαντικά), προκύπτει ότι κατά τη διάρκεια της πενταετίας 2007-2011 η συμμετοχή των εισαγωγών στη φαινομενική κατανάλωση[134] είναι άνω του 65% (Πίνακας 16). Σημαντική αύξηση της συμμετοχής των εισαγωγών στη φαινομενική κατανάλωση καταγράφηκε το έτος 2009 (+109%), η οποία οφείλεται στην έντονη αύξηση των εισαγωγών κατά το έτος αυτό (+63%).

Πίνακας 16: Φαινομενική κατανάλωση κλάδου λιπαντικών στην Ελλάδα, 2007-2011

Σε μετρικούς τόνους	**2007**	**2008**	**2009**	**2010**	**2011**
Σύνολο εισαγωγών	95.931	85.825	139.836	48.010	38.459
Σύνολο εξαγωγών	179.477	184.254	218.623	199.236	207.092
Παραγωγή	227.786	217.569	205.995	221.699	214.255
Φαινομενική κατανάλωση	144.241	119.141	127.208	70.474	45.622
Εισαγωγές / φαινομενική κατανάλωση (%)	***66,5%***	***72,0%***	***109,9%***	***68,1%***	***84,3%***

Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ, επεξεργασία στοιχείων ΓΔΑ

---

[130] Βλ. υπ' αριθμ. πρωτ. 10082/18.12.2012 επιστολή της […].

[131] Βλ. Ανακοίνωση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για τον καθορισμό της σχετικής αγοράς (ΕΕ C 372/5 της 9.12.1997), παρ. 31.

[132] Στοιχεία που συλλέγονται από την Ετήσια Έρευνα Παραγωγής και Πωλήσεων Βιομηχανικών Προϊόντων (PRODCOM), που διενεργεί η ΕΛΣΤΑΤ. Τα εν λόγω προϊόντα αφορούν στον κωδικό προϊόντος 1920295000 *«Λιπαντικά λάδια: Προϊόντα απόσταξης αργού πετρελαίου με περιεκτικότητα κατά βάρος σε λάδια πετρελαίου 70% ή περισσότερο, συμπεριλαμβάνονται τα λάδια κινητήρων, τα βιομηχανικά λάδια και τα λιπαντικά»*.

[133] Οι εισαγωγές και εξαγωγές αφορούν στον κωδικό προϊόντος της συνδυασμένης ονοματολογίας 2013 «2710199», ο οποίος περιλαμβάνει τα λιπαντικά έλαια καθώς και άλλα βαριά λάδια και παρασκευάσματα με περιεκτικότητα κατά βάρος 70% τα οποία προέρχονται από λάδια πετρελαίου ή από ασφαλτούχα ορυκτά.

[134] Η φαινομενική κατανάλωση προκύπτει από το άθροισμα των εισαγωγών και της παραγωγής μείον τις εξαγωγές.

224) Προς ακριβέστερο υπολογισμό των ανωτέρω μεγεθών του Πίνακα 16 για τα βασικά έλαια, η Υπηρεσία έκανε τις εξής παραδοχές:

(i) Υπολογίστηκε η συνολική παραγωγή των βασικών ελαίων στην Ελλάδα από τις απαντήσεις της γνωστοποιούσας σχετικά με τα μέρη (ΜΟΗ και CYCLON) και η παραγωγή των υπόλοιπων αναγεννητών – ανταγωνιστών από τον Εθνικό Οργανισμό Ανακύκλωσης[135], καθώς υπήρχαν τα εν λόγω στοιχεία πρωτογενώς.

(ii) Λήφθηκε ποσοστό 90% των ανωτέρω μεγεθών εισαγωγών και εξαγωγών ως πιο ακριβές μέγεθος των εν λόγω στατιστικών στοιχείων, καθώς το βασικό έλαιο αποτελεί το μεγαλύτερο μέρος του λιπαντικού.

225) Από την ανάλυση των εν λόγω μεγεθών, προκύπτει ότι κατά τη διάρκεια της πενταετίας 2007-2011 η συμμετοχή των εισαγωγών στη φαινομενική κατανάλωση κυμάνθηκε σε επίπεδα άνω του 60% και το 2011 διαμορφώθηκε σε 43% (Πίνακας 17).[136] Αξίζει να σημειωθεί ότι κατά μέσο όρο στην πενταετία 2007-2011 οι εισαγωγές κάλυψαν το 68% της φαινομενικής κατανάλωσης.

Πίνακας 17: Φαινομενική κατανάλωση βασικών ελαίων ομάδας Ι στην Ελλάδα, 2007-2011

Σε μετρικούς τόνους	**2007**	**2008**	**2009**	**2010**	**2011**
Εισαγωγές	86.338	77.243	125.852	43.209	34.613
Εξαγωγές	161.529	165.828	196.761	179.312	186.383
Παραγωγή	200.440	194.990	203.923	208.500	232.492
Φαινομενική κατανάλωση	125.249	106.405	133.015	72.397	80.722
Εισαγωγές / φαινομενική κατανάλωση (%)	**69%**	**73%**	**95%**	**60%**	**43%**

Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ, απαντήσεις εταιριών, επεξεργασία στοιχείων ΓΔΑ

226) Περαιτέρω, από την έρευνα της Υπηρεσίας προέκυψε ότι οι εταιρίες εμπορίας βασικών ελαίων και παραγωγής τελικών λιπαντικών προϊόντων, οι οποίες προμηθεύονται βασικά έλαια είτε για μεταπώληση είτε για ιδία χρήση, προμηθεύονται κατά κύριο λόγο το προϊόν από τις αλλοδαπές εταιρίες. Συγκεκριμένα, τρεις μεγάλου μεγέθους εταιρίες που δραστηριοποιούνται στην εμπορία βασικών ελαίων πραγματοποιούν εισαγωγές του εν λόγω προϊόντος άνω του 70%[137].

[135] Βλ. υπ' αριθμ. πρωτ. 8087/17.10.2013 επιστολή του ΕΟΑΝ.

[136] Σε κάθε περίπτωση, όπως διαφαίνεται από τον Πίνακα 16, οι διαφορές των μεγεθών είναι μικρές, ενώ η τάση μεταβολή τους είναι κοινή. Π.χ. από τους εν λόγω Πίνακες προκύπτει ότι κατά την περίοδο 2008 – 2010 η φαινομενική κατανάλωση αυξάνεται σημαντικά το έτος 2009 σε σχέση με το έτος 2008, ενώ παρουσιάζει ραγδαία μείωση το έτος 2010.

[137] Συγκεκριμένα οι εταιρίες [...] (100% εισαγωγές βασικών ελαίων), [...] (άνω του 75% εισαγωγές) και [...] (άνω του 90% εισαγωγές).

227) Για την πληρέστερη διερεύνηση της γεωγραφικής αγοράς, η Υπηρεσία προέβη σε σχετικές στατιστικές και οικονομετρικές εκτιμήσεις (βλ. ενότητα Ι.5.2.2 κατωτέρω) με αφετηρία τα στοιχεία που προσκόμισε η γνωστοποιούσα[138].

Ι.5.2.2 Οικονομική ανάλυση

Στατιστικές και οικονομετρικές εκτιμήσεις

Συντελεστής συσχέτισης

228) Ειδικότερα, η Επιτροπή έλαβε υπόψη τις χρονολογικές σειρές τελικών τιμών βασικών ελαίων ομάδας Ι (για τον τύπο SN-500), που αφορούν πελάτες της ΜΟΗ εντός Ελλάδας (τις εταιρίες AVINOIL και CYCLON) και εντός ΕΟΧ (BULVARIA-A.P. LTD) για το έτος 2007[139]. Εν προκειμένω, υπολογίσθηκαν οι συντελεστές συσχέτισης των τιμών εκφρασμένες τόσο σε φυσικούς λογαρίθμους όσο και σε πρώτες διαφορές των λογαρίθμων αυτών. Ως προς την εταιρία AVINOIL, τόσο στην πρώτη όσο και τη δεύτερη περίπτωση, ο συντελεστής συσχέτισης είναι στατιστικά σημαντικός και ίσος με r = 0,970 και r = 0,548 αντίστοιχα[140.] Η εύρεση θετικής και στατιστικά σημαντικής συσχέτισης μεταξύ των δύο τιμών κατατείνει στο συμπέρασμα ότι η σχετική γεωγραφική αγορά είναι ευρύτερη της ελληνικής. Αναφορικά με την εταιρία CYCLON, ο συντελεστής συσχέτισης υπολογισμένος ως προς τους φυσικούς λογαρίθμους διαμορφώνεται σε υψηλά επίπεδα της τάξης του r = 0,971, ενώ είναι στατιστικά σημαντικός. Όταν η ανάλυση λάβει υπόψη της τις πρώτες διαφορές των φυσικών λογαρίθμων, ο εν λόγω συντελεστής υπολογίζεται σε r = 0,746 και είναι στατιστικά σημαντικός. Η ανωτέρω διαπίστωση συνάδει με την αδυναμία οριοθέτησης μιας τοπικής (σύνολο ελληνικής επικράτειας) σχετικής γεωγραφικής αγοράς για τα βασικά έλαια ομάδας Ι.

Ανάλυση στασιμότητας των σχετικών τιμών (unit root analysis)

229) Περαιτέρω, από τη διαγραμματική απεικόνιση (βλ. Διάγραμμα 4) του λόγου των τιμών των μεταβλητών της εταιρίας AVINOIL (AVIN) και ενός αντιπροσωπευτικού πελάτη της ΜΟΗ εντός ΕΟΧ (ΕΟΧ) φαίνεται ότι οι σειρές δεν εμφανίζουν τάση (γραμμική, λογαριθμική, εκθετική) και είναι στάσιμες γύρω από το μέσο όρο (mean reverted). Προκειμένου όμως να εξαχθούν ασφαλή συμπεράσματα ως προς την ύπαρξη ή όχι στασιμότητας, πραγματοποιήθηκαν και οι απαιτούμενοι έλεγχοι μοναδιαίων ριζών.

---

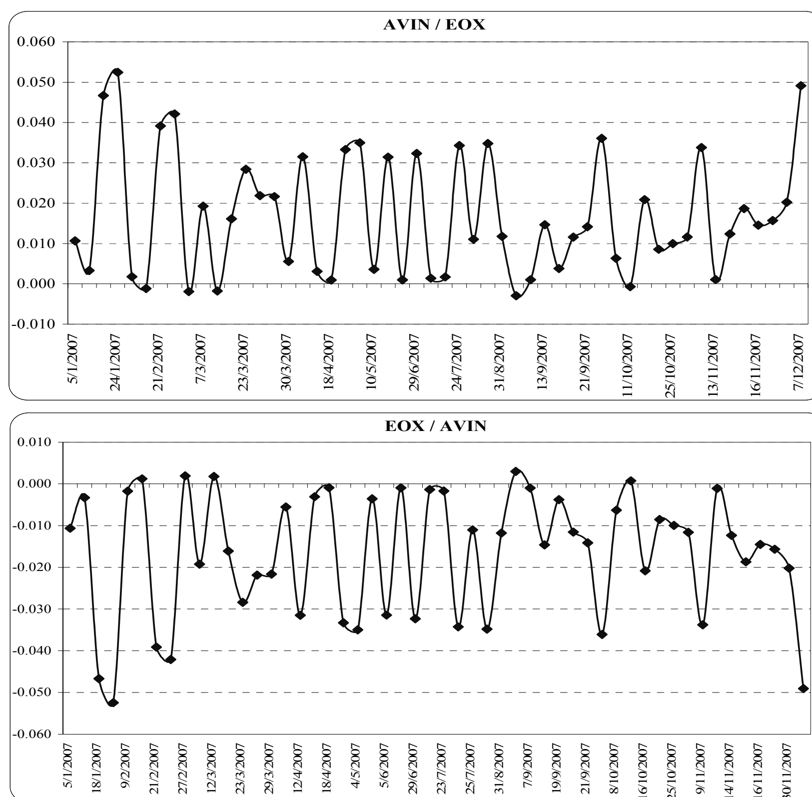
[138] Βλ. ειδικότερα υπ' αριθμ. πρωτ. 7350/24.9.2013 επιστολή της γνωστοποιούσας.

[139] Οι σχετικές εκτιμήσεις κρίθηκαν ως οι πλέον αντιπροσωπευτικές υπό τις περιστάσεις. Επισημαίνεται ότι, λόγω έλλειψης επαρκών δεδομένων, αντίστοιχη ανάλυση δεν μπορεί να πραγματοποιηθεί και για άλλες εταιρίες παραγωγής/εμπορίας βασικών ελαίων ομάδας Ι. Επίσης, δεν κατέστη εφικτή η άντληση ποσοτικών στοιχείων από ευρωπαϊκές βάσεις δεδομένων, όπως εν προκειμένω η Eurostat και το στατιστικό δελτίο πετρελαιοειδών της Ευρωπαϊκής Επιτροπής (Oil Bulletin). Συνεπώς, το δείγμα αποτελείται από πενήντα δύο (52) ανεξάρτητες παρατηρήσεις, μέγεθος το οποίο υπερβαίνει κατά πολύ τις τριάντα (30) παρατηρήσεις, γεγονός που επιτρέπει την εξαγωγή ασφαλών συμπερασμάτων.

[140] Ο συντελεστής συσχέτισης r του Pearson λαμβάνει τιμές από -1 έως και +1, υποδηλώνοντας τέλεια αρνητική και τέλεια θετική συσχέτιση αντίστοιχα και εκφράζεται από τη σχέση

$$r = \frac{\sum_{i=1}^{n}(X_i - \bar{X})(Y_i - \bar{Y})}{\sqrt{\sum_{i=1}^{n}(X_i - \bar{X})^2}\sqrt{\sum_{i=1}^{n}(Y_i - \bar{Y})^2}}.$$

Διάγραμμα 4: Διαγραμματική απεικόνιση του λόγου των τιμών των μεταβλητών*

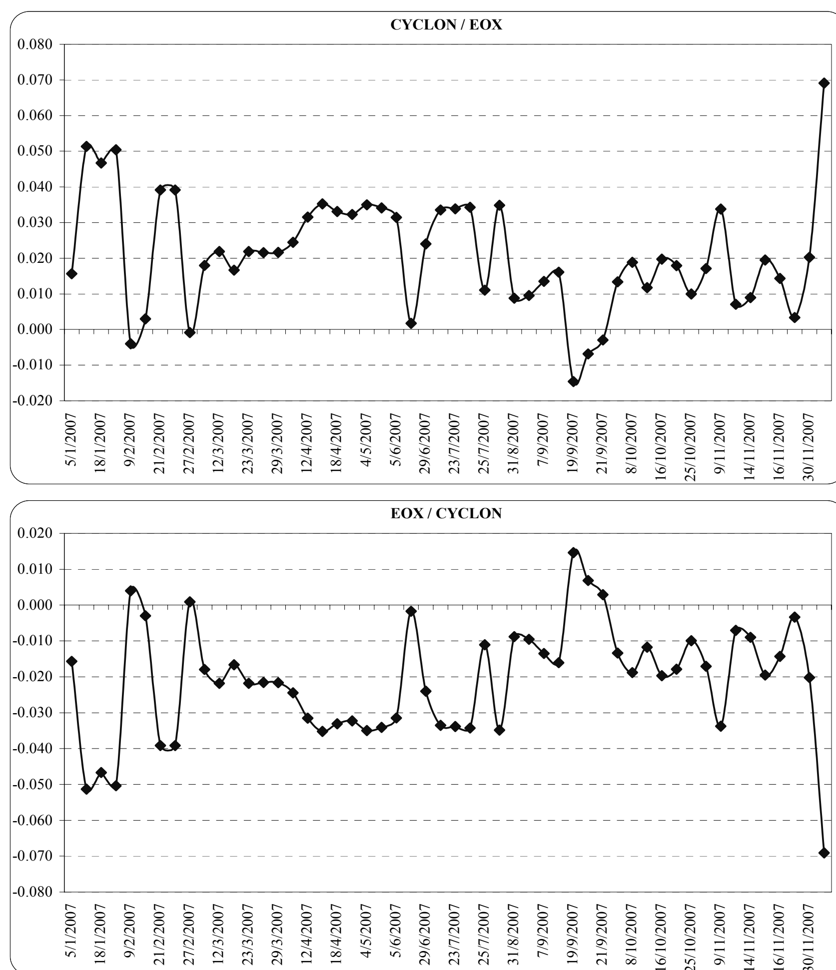


(*) Οι μεταβλητές απεικονίζονται σε λογαριθμική κλίμακα.

Πηγή: ΜΟΗ, Επεξεργασία στοιχείων: ΓΔΑ

230) Στα ίδια συμπεράσματα καταλήγουμε και από τη διαγραμματική απεικόνιση των σχετικών τιμών της εταιρίας CYCLON (Διάγραμμα 5). Με άλλα λόγια, οι σχετικές τιμές των δύο μεταβλητών (CYCLON και ΕΟΧ) εμφανίζονται σταθερές γύρω από το μέσο όρο, ενώ δεν παρουσιάζουν γραμμική τάση (trend). Το γεγονός αυτό συνηγορεί στην εύρεση στασιμότητας.

Διάγραμμα 5: Διαγραμματική απεικόνιση του λόγου των τιμών των μεταβλητών*



(*) Οι μεταβλητές απεικονίζονται σε λογαριθμική κλίμακα.

Πηγή: ΜΟΗ, Επεξεργασία στοιχείων: ΓΔΑ

231) Από τα αποτελέσματα του Πίνακα 18, προκύπτει ότι οι λόγοι των σχετικών τιμών συνιστούν στάσιμες σειρές στα επίπεδα (levels), καθώς από την εφαρμογή των τριών ελέγχων στασιμότητας (ADF, P-P και Ng-Perron) η μηδενική υπόθεση περί ύπαρξης μοναδιαίας ρίζας (απουσία στασιμότητας) δεν μπορεί να γίνει δεκτή στα υπό εξέταση επίπεδα στατιστικής σημαντικότητας. Στην ίδια διαπίστωση κατατείνει και ο έλεγχος KPSS, σύμφωνα με τον οποίο η μηδενική υπόθεση (στασιμότητα) δεν μπορεί να απορριφθεί σε όλες τις περιπτώσεις. Η εύρεση στασιμότητας στους λόγους των σχετικών τιμών των πελατών της ΜΟΗ (AVINOIL και CYCLON) στην Ελλάδα και του πελάτη της στον ΕΟΧ και αντίστροφα ισοδυναμεί με εύρεση διανύσματος συνολοκλήρωσης (βλ. κατωτέρω), γεγονός που διευρύνει τη σχετική γεωγραφική αγορά βασικών ελαίων ομάδας I.

Πίνακας 18: Έλεγχοι μοναδιαίων ριζών στους λόγους των σχετικών τιμών

Επίπεδα	**Augmented Dickey-Fuller (ADF)**	**Philips-Perron (P-P)**	**KPSS test**	**Ng-Perron**
AVIN / EOX	-7.52*	-7.73*	0.19	-25.08* -3.37* 0.13* 1.52*
EOX/ AVIN	-7.51*	-7.73*	0.19	-25.08* -3.37* 0.13* 1.52*
CYCLON / EOX	-4.44*	-4.43*	0.35	-22.10* -3.01* 0.13* 2.12*
EOX / CYCLON	-4.44*	-4.43*	0.35	-22.10* -3.01* 0.13* 2.12*

Σημείωση: Στους ελέγχους ADF, P-P και Ng-Perron απόρριψη της μηδενικής υπόθεσης ισοδυναμεί με ύπαρξη στασιμότητας, ήτοι απουσία μοναδιαίας ρίζας, ενώ στον έλεγχο KPSS, η απόρριψη της μηδενικής υπόθεσης ισοδυναμεί με εύρεση μοναδιαίας ρίζας (μη στάσιμη σειρά).

(*) στατιστική σημαντικότητα σε α = 0.01.

Έλεγχοι συνολοκλήρωσης

232) Στο ίδιο συμπέρασμα περί ευρύτερης οριοθέτησης της σχετικής αγοράς κατατείνουν και οι έλεγχοι συνολοκλήρωσης.

Πίνακας 19: Αποτελέσματα ελέγχων συνολοκλήρωσης Johansen στους λογαρίθμους των τιμών για την εταιρία AVINOIL

Διανύσματα συνολοκλήρωσης	**Έλεγχος ίχνους (trace test)**		**Πιθανότητα (P-value)**	**Αποτέλεσμα**
	Ιδιοτιμή	***Στατιστική ίχνους***		
Κανένα (r = 0)*	0.561	51.993	0.000	Συνολοκλήρωση
Τουλάχιστον ένα (r > =1)	0.193	10.749	0.097	Ένα διάνυσμα Συνολοκλήρωσης
Έλεγχος μέγιστης ιδιοτιμής				
Διανύσματα συνολοκλήρωσης	***Ιδιοτιμή***	***Στατιστική μέγιστης ιδιοτιμής***	**Πιθανότητα (P-value)**	**Αποτέλεσμα**
Κανένα (r = 0) *	0.561	41.244	0.000	Συνολοκλήρωση
Τουλάχιστον ένα (r > =1)	0.193	10.749	0.097	Ένα διάνυσμα Συνολοκλήρωσης

(*) Στατιστική σημαντικότητα σε επίπεδο α = 0.01

233) Σύμφωνα με τους Πίνακες 19 και 20, και από την εφαρμογή των δύο στατιστικών (έλεγχος ίχνους και έλεγχος μέγιστης ιδιοτιμής) του ελέγχου συνολοκλήρωσης κατά Johansen, προκύπτει ότι η μηδενική υπόθεση (Ho: r = 0) περί απουσίας συνολοκλήρωσης, δηλαδή γραμμικής (πραγματικής) σχέσης μεταξύ των (λογαρίθμων) των τιμών βασικών ελαίων ομάδας Ι των μεταβλητών (Ελλάδα και εντός ΕΟΧ), δεν μπορεί να γίνει αποδεκτή σε επίπεδο στατιστικής σημαντικότητας α = 0.01. Δηλαδή εμφανίζεται μια ισχυρή (διαρθρωτική) γραμμική σχέση που συνδέει την τιμή των βασικών ελαίων ομάδας Ι στην Ελλάδα (τιμή AVINOIL) και τον ΕΟΧ. Η παρουσία ισχυρής πραγματικής ή διαρθρωτικής σχέσης μεταξύ των δύο μεταβλητών κατατείνει, επίσης, στο συμπέρασμα ότι στις δύο γεωγραφικές περιοχές (Ελλάδα και ΕΟΧ) οι όροι ανταγωνισμού είναι επαρκώς ομοιογενείς, με αποτέλεσμα η σχετική γεωγραφική αγορά των βασικών ελαίων ομάδας Ι να είναι ευρύτερη της ελληνικής επικράτειας. Ανάλογα αποτελέσματα παρουσιάζονται και στον ακόλουθο πίνακα, ο οποίος αφορά τη CYCLON.

Πίνακας 20: Αποτελέσματα ελέγχων συνολοκλήρωσης Johansen στους λογαρίθμους των τιμών για την εταιρία CYCLON

Διανύσματα συνολοκλήρωσης	**Έλεγχος ίχνους (trace test)**		**Πιθανότητα (P-value)**	**Αποτέλεσμα**
	Ιδιοτιμή	***Στατιστική ίχνους***		
Κανένα (r = 0)*	0.344	30.970	0.010	Συνολοκλήρωση
Τουλάχιστον ένα (r > =1)	0.179	9.876	0.133	Ένα διάνυσμα Συνολοκλήρωσης
Έλεγχος μέγιστης ιδιοτιμής				
Διανύσματα συνολοκλήρωσης	***Ιδιοτιμή***	***Στατιστική μέγιστης ιδιοτιμής***	**Πιθανότητα (P-value)**	**Αποτέλεσμα**
Κανένα (r = 0)**	0.344	21.094	0.028	Συνολοκλήρωση
Τουλάχιστον ένα (r > =1)	0.179	9.876	0.133	Ένα διάνυσμα Συνολοκλήρωσης

(*) Στατιστική σημαντικότητα σε επίπεδο α = 0.01

(**) Στατιστική σημαντικότητα σε επίπεδο α = 0.05

Το τεστ των δύο σταδίων

234) Τέλος, παρόμοιες ενδείξεις περί ευρύτερης οριοθέτησης της γεωγραφικής αγοράς προκύπτουν και από το εναλλακτικό τεστ των δύο σταδίων κατά Elzinga & Hogarty (1973, 1978), και ειδικότερα από την ανάλυση των δεικτών LIFOUT (Little In From Outside), από πλευράς της ζήτησης, και LOFI (Little Out From Inside), από πλευράς της προσφοράς[141], με βάση στοιχεία της περιόδου 2007 – 2010.

[141] Βλ. Elzinga K. G., Hogarty F. T. 1973 The Problem of Geographic Market Delineation in Antimerger Suits, Antitrust Bulletin, 18, pp. 45-81. Elzinga K. G., Hogarty F. T. 1978 Utah Pie and the Consequences of

Συμπέρασμα

235) Με βάση τα ανωτέρω, οι ποσοτικοί έλεγχοι έχουν ως ακολούθως:

Πίνακας 21: Συνοπτική παρουσίαση ελέγχων

Μέθοδος	**AVINOIL**	**CYCLON**	**Αποτέλεσμα**
Βραχυχρόνιες σχέσεις τιμών			
Διαγραμματική απεικόνιση	Στάσιμη σειρά	Στάσιμη σειρά	*Ενιαία σχετική γεωγραφική αγορά*
Συντελεστής συσχέτισης	$r = 0{,}970^{*}$ [λογάριθμοι] $r = 0{,}548^{*}$ [διαφορές λογαρίθμων]	$r = 0{,}971^{*}$ [λογάριθμοι] $r = 0{,}746^{*}$ [διαφορές λογαρίθμων]	*Ύπαρξη θετικής συσχέτισης / Ενιαία σχετική γεωγραφική αγορά*
Μακροχρόνιες σχέσεις τιμών			
Στασιμότητα σχετικών τιμών	Εύρεση στασιμότητας	Εύρεση στασιμότητας	*Ενιαία σχετική γεωγραφική αγορά*
Συνολοκλήρωση	Εύρεση μακροχρόνιας σχέσης	Εύρεση μακροχρόνιας σχέσης	*Ενιαία σχετική γεωγραφική αγορά*

(*) στατιστική σημαντικότητα σε α = 0.01.

236) Με βάση τους ανωτέρω ποσοτικούς ελέγχους, οι οποίοι στηρίζονται τόσο στις βραχυχρόνιες (ανάλυση συσχέτισης, ανάλυση αιτιότητας κατά Granger), όσο και στις μακροχρόνιες σχέσεις τιμών (ανάλυση στασιμότητας, έλεγχοι συνολοκλήρωσης), προκύπτει ότι υφίσταται (γραμμική) σχέση που συνδέει την τιμή των βασικών ελαίων ομάδας Ι (κωδ. SN-500) στην Ελλάδα (εταιρίες AVINOIL και CYCLON) με την τιμή των βασικών ελαιών ομάδας Ι (κωδ. SN-500) σε χώρα του ΕΟΧ και αντίστροφα. Δεδομένων των υφιστάμενων περιορισμών (έλλειψη δημοσιευμένων στοιχείων τιμών, έλλειψη ερευνών αγοράς, έλλειψη εκτιμήσεων ελαστικότητας ανά χώρα), οι εν λόγω έλεγχοι κατατείνουν στη διαπίστωση ενιαίας σχετικής γεωγραφικής αγοράς βασικών ελαίων ομάδας Ι, η οποία εκτείνεται πέραν της ελληνικής επικράτειας.

Ι.5.2.3 Λιπαντικά και Συλλογή ΑΛΕ

237) Σύμφωνα με την έως τώρα ενωσιακή πρακτική, η σχετική γεωγραφική αγορά για την εμπορία και διάθεση λιπαντικών οχημάτων, βιομηχανίας και ναυτιλίας έχει οριοθετηθεί σε εθνικό ή σε ευρωπαϊκό επίπεδο. Σε αντίθεση, σύμφωνα με την έως τώρα εθνική πρακτική και νομολογία[142], οι σχετικές γεωγραφικές αγορές λιπαντικών (οχημάτων, βιομηχανίας και ναυτιλίας) έχουν ορισθεί σε εθνικό επίπεδο. Δεδομένου ότι τα προϊόντα που αφορά η υπό κρίση συγκέντρωση διατίθενται σε όλη την Ελλάδα, η Επιτροπή εκτιμά ότι ως σχετική γεωγραφική αγορά τελικών λιπαντικών (οχημάτων, ναυτιλίας και

Robinson-Patman. Journal of Law and Economics, 21(2), pp. 427-434, καθώς και συνοπτικά Φώτης (2013), σελ. 538-540.

[142] Βλ. υποσημείωση 122.

βιομηχανίας) μπορεί να ληφθεί υπόψη το σύνολο της ελληνικής επικράτειας. Με την οριοθέτηση αυτή συμφωνεί και η γνωστοποιούσα.

238) Τέλος, ως προς τη συλλογή αποβλήτων λιπαντικών ελαίων, ως γεωγραφική αγορά μπορεί να θεωρηθεί η ελληνική επικράτεια, καθώς οι εταιρίες/συλλέκτες ΑΛΕ, δραστηριοποιούνται στο σύνολο της εθνικής επικράτειας και ανταγωνίζονται σε αυτό υπό επαρκώς ομοιογενείς συνθήκες ανταγωνισμού.

Ι.6 Επηρεαζόμενες αγορές

239) Λαμβανομένων υπόψη των ανωτέρω, και για τους σκοπούς της υπό κρίση συγκέντρωσης, ως επηρεαζόμενες αγορές διακρίνονται οι κάτωθι:

- Οριζόντια επηρεαζόμενες αγορές (μερίδιο αγοράς άνω του 15% για τη νέα οντότητα):
  (1) Παραγωγή και εμπορία λιπαντικών οχημάτων,
  (2) Παραγωγή και εμπορία λιπαντικών βιομηχανίας και
  (3) Παραγωγή και εμπορία λιπαντικών ναυτιλίας.
- Κάθετα επηρεαζόμενες αγορές:
  (1) Παραγωγή και εμπορία βασικών ελαίων ομάδας Ι, καθώς στις αγορές επόμενου οικονομικού σταδίου της παραγωγής και εμπορίας λιπαντικών βιομηχανίας και ναυτιλίας διαμορφώνεται μερίδιο αγοράς για τη νέα οντότητα άνω του 25%,
  (2) Συλλογή αποβλήτων λιπαντικών ελαίων, καθώς στο επόμενο οικονομικό στάδιο (παραγωγή και εμπορία βασικών ελαίων ομάδας Ι) συμμετέχουν τα μέρη και το μερίδιο αγοράς της ΕΛΤΕΠΕ Κοινοπραξίας (θυγατρική της CYCLON) στην εν λόγω σχετική αγορά είναι άνω του 25%, και
  (3) Παραγωγή και εμπορία λιπαντικών βιομηχανίας και ναυτιλίας.

Κ. ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΗΣ ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΣΗΣ ΣΤΗΝ ΑΓΟΡΑ ΒΑΣΙΚΩΝ ΕΛΑΙΩΝ

Κ.1 ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΕΣ ΣΥΝΘΗΚΕΣ

Κ.1.1 Γενικά

240) Η ζήτηση για τα βασικά έλαια ακολουθεί στενά την κατανάλωση λιπαντικών, δεδομένου ότι τα τελευταία παράγονται, όπως αναφέρθηκε και ανωτέρω, από την ανάμιξη των βασικών ελαίων με τα χημικά πρόσθετα (chemical additives). Βάσει στοιχείων της ICAP, η εγχώρια κατανάλωση λιπαντικών έχει μειωθεί τα τελευταία έτη ως απόρροια της οικονομικής κρίσης. Κατά τη γνωστοποιούσα, η εισαγωγή βασικών ελαίων στην Ελλάδα πραγματοποιείται κυρίως από παραγωγούς τελικών λιπαντικών, ενώ λόγω της οικονομικής κρίσης και της μείωσης της κατανάλωσης λιπαντικών έχουν περιοριστεί οι εισαγωγές βασικών ελαίων με σκοπό την εμπορία.

Κ.1.2 Τιμολόγηση

241) Οι εγχώριες τιμές πώλησης των βασικών ελαίων ακολουθούν τις διακυμάνσεις του δελτίου ICIS pricing / Base oils (Europe)/Domestic NEW spot prices (εφεξής και ICIS), το οποίο εκδίδεται κάθε Τρίτη και όλες οι εταιρίες παραγωγής και εμπορίας βασικών

ελαίων λαμβάνουν γνώση αυτού. Επιπλέον, από την έρευνα της Υπηρεσίας προκύπτει ότι για τον καθορισμό του περιθωρίου κέρδους τους οι εταιρίες που δραστηριοποιούνται στην εν λόγω αγορά παρατηρούν τις τιμές του ανταγωνισμού όχι μόνο σε εγχώριο και ευρωπαϊκό επίπεδο, αλλά και σε σχέση με τις τιμές παραγωγών από τις ανατολικές-πρώην σοβιετικές χώρες. Στη συνέχεια το ποσοστό κέρδους που ορίζει ο εγχώριος παραγωγός-έμπορος, επηρεάζεται από την αγοραστική δυνατότητα του κάθε πελάτη του και τον τρόπο πληρωμής[143].

242) Ειδικότερα για τη ΜΟΗ[144] «[…]». Η εκπτωτική της πολιτική «[…]».

Κ.1.3 Διαφάνεια

243) Από τις απαντήσεις τόσο της γνωστοποιούσας, όσο και των ανταγωνιστριών εταιριών, προκύπτει ότι η τιμολόγηση των βασικών ελαίων ομάδας Ι ακολουθεί την τάση των διεθνών τιμών εν γένει, όπως αυτές καταγράφονται στο δείκτη ICIS. Ως εκ τούτου, δύνανται οι εταιρίες του κλάδου να εκτιμήσουν τα επίπεδα των εγχώριων τιμών πώλησης των εν λόγω προϊόντων, παρόλο που αυτά δεν τους είναι εμφανώς γνωστά.

Κ.1.4 Εμπόδια εισόδου

244) Πραγματικό εμπόδιο εισόδου συνιστά το κόστος δημιουργίας αποθηκευτικού χώρου, το οποίο όμως είναι σχετικά χαμηλό, και άλλωστε δεν απαιτούνται μεγάλες εγκαταστάσεις. Περαιτέρω, όπως προαναφέρθηκε, γίνονται σε μεγάλο βαθμό εισαγωγές.

245) Ωστόσο, και παρά την έλλειψη νομικών εμποδίων εισόδου, η πιθανότητα δραστηριοποίησης νέων επιχειρήσεων στη σχετική αγορά σε βραχυπρόθεσμο/ μεσοπρόθεσμο ορίζοντα κρίνεται περιορισμένη, λαμβανομένης υπόψη και της οικονομικής συγκυρίας. Σύμφωνα με την εταιρία […][145], κατά την οποία, *«Δεν υπάρχει επενδυτικό ενδιαφέρον για παραγωγή βασικών ελαίων ομάδας Ι (Group I) λόγω του ότι α) η αγορά λιπαντικών είναι φθίνουσα στην ΕΟΧ λόγω μειωμένων καταναλώσεων λιπαντικών από την επίδραση της τεχνολογίας (αυξημένα διαστήματα αλλαγών λιπαντικών οχημάτων, χρήση συνθετικών βασικών ελαίων στα λιπαντικά οχημάτων και βιομηχανίας, μειωμένες καταναλώσεις λιπαντικών ναυτιλίας λόγω σχεδιασμού ναυτικών μηχανών κυρίως στα καινούργια πλοία) β) οι προδιαγραφές του αργού για την παραγωγή βασικών ελαίων δεν είναι πάντα συμβατές με τις προδιαγραφές αργού που χρησιμοποιούν τα σύγχρονα διυλιστήρια για την παραγωγή καυσίμων ευρωπαϊκών προδιαγραφών και επομένως έχουν ήδη χαρακτηρισθεί κάποια διυλιστήρια ως διυλιστήρια παραγωγής βασικών ελαίων χωρίς να καθίσταται η παραγωγή τους αντιοικονομική (όταν αυτό συμβαίνει λόγω της τιμής του feed stock ανεβαίνουν και οι τιμές των βασικών ελαίων). γ) Ήδη έχουν γίνει επενδύσεις στην Αμερική και στην Ασία σε διυλιστήρια παραγωγής βασικών ελαίων ομάδας 2 (Group II) των οποίων η χρήση τείνει να διευρυνθεί και στην Ευρώπη μέσω ενδιάμεσης αποθήκευσης»*. Η εταιρία […][146] εκτιμά ότι την τρέχουσα περίοδο, είναι σχεδόν αδύνατο για οποιαδήποτε νέα εταιρία να επενδύσει στην παραγωγή πρωτογενών βασικών ελαίων,

---

[143] Βλ. ενδεικτικά υπ' αριθμ. πρωτ. 478/17.1.2013 επιστολή της εταιρίας […].

[144] Βλ. υπ' αριθμ. πρωτ. 7350/24.9.2013 επιστολή της.

[145] Υπ' αριθμ. πρωτ. 10157/20.12.2012 επιστολή, παράρτημα Α, υπό ερώτημα 18.

[146] Υπ' αριθμ. πρωτ. 478/17.1.2013 επιστολή, παράρτημα Α, υπό ερώτημα 18.

για λόγους επενδυτικού κόστους, τεχνολογίας και τεχνογνωσίας, αδειοδότησης αλλά και λειτουργίας. Ειδικότερα, για την είσοδο στην παραγωγή αναγεννημένων βασικών ελαίων το μείζον πρόβλημα θα είναι η εύρεση πρώτης ύλης για τη διασφάλιση της λειτουργίας της μονάδος, πλέον των σχετικών δυσκολιών ως προς το επενδυτικό κόστος και τη γραφειοκρατία κατά τη διάρκεια της αδειοδότησης. Επίσης, η εταιρία […][147] ανέφερε ότι *«Τα βασικά έλαια της ομάδας Ι είναι προϊόντα αρκετά πλέον παρωχημένα δεδομένου ότι, τα τελικά λιπαντικά που παρασκευάζονται από τη χρησιμοποίησή τους ως πρώτη ύλη και κυρίως τα λιπαντικά αυτοκινήτων, που θεωρείται η πιο αποδοτική αγορά, έχουν υποκατασταθεί από λιπαντικά με συνθετική ή ημισυνθετική βάση που θεωρούνται λιπαντικά νέας γενιάς μακράς διάρκειας χρήσης και προτιμούνται πολύ περισσότερο από τους καταναλωτές από τα «συμβατικά» λάδια με πρώτη ύλη παρασκευής τους τα βασικά λάδια ομάδας Ι. Τα σύγχρονα λιπαντικά παράγονται από βασικά έλαια ομάδας ΙΙΙ.»*

Κ.1.5 Διαπραγματευτική δύναμη πελατών – Εναλλακτικές πηγές εφοδιασμού

246) Οι πελάτες των συμμετεχουσών επιχειρήσεων για τις κατηγορίες βασικών ελαίων είναι εταιρίες που παράγουν, μεταξύ άλλων, τελικά λιπαντικά. Ειδικότερα, για τη ΜΟΗ το 2011 η CYCLON και η CORAL απορρόφησαν ποσοστό […] των πωλήσεων της ([…] απορροφήθηκε από τη θυγατρική της CORAL και […] από τη CYCLON)[148]. Ως προς τη CYCLON, για το ίδιο έτος, οι πέντε μεγαλύτεροι πελάτες της στην Ελλάδα απορροφούν από τις πωλήσεις της ποσοστό της τάξεως του […].

247) Η γνωστοποιούσα εκτιμά ότι υπάρχει υπερβάλλουσα παραγωγική ικανότητα στην αγορά. Πράγματι, η έρευνα της Υπηρεσίας κατέδειξε ότι το ποσοστό χρησιμοποίησης της παραγωγικής δυναμικότητας ορισμένων ανταγωνιστριών εταιριών ανέρχεται περίπου στο […], οπότε μπορούν να καλύψουν ενδεχόμενη αύξηση της ζήτησης τελικών προϊόντων. Σημειώνεται, ωστόσο, ότι η παραγωγή των εταιριών αυτών εξαρτάται πάντοτε από την επάρκεια και προμήθεια της πρώτης ύλης, δηλαδή των χρησιμοποιημένων λιπαντικών προς αναγέννηση.

Κ.1.6 Κόστος μεταστροφής

248) Όσον αφορά στην ευκολία αλλαγής προμηθευτή βασικών ελαίων ομάδας Ι, οι περισσότερες ανταγωνίστριες εταιρίες υποστηρίζουν ότι αυτή είναι δύσκολη, γιατί δεν υπάρχουν πολλές εναλλακτικές επιλογές από εγχώριες εταιρίες, ενώ οι απευθείας εισαγωγές είναι μεν δυνατές και χωρίς νομικά εμπόδια, μπορεί ωστόσο να περιορίζονται λόγω μεταφορικού κόστους, ελάχιστης ποσότητας παραγγελίας και κόστους δημιουργίας αποθηκευτικού χώρου κατάλληλου και ικανού να αποθηκεύει μεγάλα φορτία[149]. Οι λοιπές εταιρίες, που έχουν αντίθετη άποψη, υποστηρίζουν ότι οι εισαγωγές είναι η κύρια εναλλακτική πηγή προμήθειας. Ενδεικτικά, οι εταιρίες […] και […] αναφέρουν[150] ότι η προμήθεια από άλλη ελληνική εταιρία πρωτογενών βασικών ελαίων είναι αδύνατη, καθώς η ΜΟΗ είναι ο μοναδικός παραγωγός πρωτογενών βασικών ελαίων τύπου Ι. Η προμήθεια

[147] Υπ' αριθμ. πρωτ. 10309/24.12.2012 και 10341/27.12.2012 επιστολές, υπό ερώτημα 9.

[148] Βλ. υπ' αριθμ. πρωτ. 7302/24.9.2012 επιστολή της γνωστοποιούσας, υπό ερώτημα 22β.

[149] Οι ερωτηθείσες εταιρίες έχουν προσδιορίσει την απαραίτητη χωρητικότητα των αποθηκευτικών χώρων για μεγάλα φορτία σε 2.000 με 5.000 mt.

[150] Υπ' αριθμ. πρωτ. 10082/18.12.2012 επιστολή, παράρτημα Β, υπό ερώτημα 60.

από άλλη ελληνική εταιρία εκτός CYCLON αναγεννημένων πρωτογενών βασικών ελαίων είναι αδύνατη, καθώς οι παραγωγοί αναγεννημένων δεν έχουν πρόσβαση στις πρώτες ύλες της ελληνικής αγοράς λόγω μονοπωλιακού ελέγχου της συγκέντρωσης και διανομής των πρώτων υλών στους παραγωγούς από τις εταιρίες του ομίλου CYCLON, ΕΛΤΕΠΕ & ΕΛΤΕΠΕ Κ/Ξ. Με τη σειρά της, η […][151] αναφέρει ότι «*οι εταιρίες MOTOR OIL (ΕΛΛΑΣ) ΔΙΥΛΙΣΤΗΡΙΑ ΚΟΡΙΝΘΟΥ Α.Ε. και CYCLON ΕΛΛΑΣ Α.Ε. είναι οι μόνες στην Ελλάδα εγκαταστημένες παραγωγοί βασικών ελαίων ομάδας Ι, στο βαθμό που γνωρίζουμε. Υπ' αυτές τις συνθήκες, η μόνη εναλλακτική για τους ενδιαφερόμενους να τα προμηθευτούν είναι η εισαγωγή των ελαίων αυτών σε περίπτωση σημαντικής αύξησης της τιμής τους από τις άνω εταιρίες ή σε περίπτωση ανεπάρκειας των απ' αυτές παραγομένων ποσοτήτων. Μια τέτοια αλλαγή προμηθευτή είναι εύκολη για τις μεγάλες με δίκτυο παραγωγής και εμπορίας σε ολόκληρη την Επικράτεια ή και έξω από αυτήν. Είναι σίγουρα όμως πιο δύσκολη για μικρότερες επιχειρήσεις, για τις οποίες η ποσότητα των προϊόντων για την προμήθεια των οποίων ενδιαφέρονται είναι σαφώς μικρότερη, με αποτέλεσμα να αυξάνεται το ανά μονάδα κόστος, επιβαρυνόμενο με αυξημένα μεταφορικά κλπ έξοδα, ενώ και η προσβασιμότητα σε μη εγχώριους προμηθευτές (εισαγωγές) είναι πολύ πιο δύσκολη και κοστοβόρα. Παράλληλα, θα δημιουργήσει σ' αυτές την ανάγκη μεγαλύτερης και αποτελεσματικότερης οργάνωσης, αφού δεν θα έχουν άμεσα διαθέσιμα προϊόντα, αλλά θα πρέπει να προβλέπουν εγκαίρως τις σχετικές ανάγκες τους και να τα παραγγέλλουν εγκαίρως από τη διεθνή αγορά, με αποτέλεσμα να αυξήσει και με τον τρόπο αυτό το κόστος λειτουργίας τους και, κατά συνέπεια, το κόστος του προϊόντος για τον καταναλωτή*».

Κ.2 ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ ΤΗΣ ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΣΗΣ ΣΤΙΣ ΑΓΟΡΕΣ ΒΑΣΙΚΩΝ ΕΛΑΙΩΝ ΚΑΙ ΣΥΛΛΟΓΗΣ ΑΠΟΒΛΗΤΩΝ ΛΙΠΑΝΤΙΚΩΝ ΕΛΑΙΩΝ

249) Όπως έχει αναλυθεί ανωτέρω, οι υπό εξέταση αγορές είναι κάθετα επηρεαζόμενες. Ειδικότερα:

⇒ Στην επηρεαζόμενη αγορά παραγωγής και εμπορίας βασικών ελαίων ομάδας Ι, στην οποία συμπεριλαμβάνονται και τα βασικά έλαια από αναγέννηση, βάσει των στοιχείων που προσκόμισε η γνωστοποιούσα[152], η CYCLON και η ΜΟΗ κατέχουν σχεδόν μηδενικά μερίδια στην ευρωπαϊκή αγορά το 2011.

⇒ Στην επηρεαζόμενη αγορά συλλογής αποβλήτων λιπαντικών ελαίων (εφεξής και ΑΛΕ), βάσει των στοιχείων που προσκόμισε η ΕΝΔΙΑΛΕ[153], η Ελληνική Τεχνική Περιβαλλοντικών Εφαρμογών Κοινοπραξία Συλλογής Χρησιμοποιημένων Ορυκτελαίων (εφεξής ΕΛ.ΤΕ.Π.Ε. Κ/Ξ) κατείχε το 2011 την πρώτη θέση με μερίδιο 70-80%. Συνυπολογίζοντας επιπλέον τα μερίδια αγοράς της ΕΛΤΕΠΕ ΑΕ και της CYCLON προκύπτει ότι ο όμιλος CYCLON κατείχε το 80-90% της εν λόγω αγοράς. Ο βαθμός συγκέντρωσης των τεσσάρων μεγαλύτερων συλλεκτών (CR_4) ανέρχεται στο 86% για το 2011. Ωστόσο, στην εν λόγω αγορά δεν δραστηριοποιείται η εξαγοράζουσα ΜΟΗ. Περαιτέρω, η ΜΟΗ δεν αποτελεί

[151] Υπ' αριθμ. πρωτ. 7386/25.9.2013 επιστολή, παράρτημα Β, υπό ερώτημα 22.

[152] Βλ. υπ' αριθμ. πρωτ. 7302/24.9.2012 επιστολή της, υπό ερώτημα 22ε.

[153] Βλ. υπ' αριθμ. πρωτ. 8490/30.10.2013 επιστολή της. Στοιχεία σε ποσότητες (μετρικοί τόνοι).

πελάτη της CYCLON, δεδομένου ότι παράγει βασικά έλαια μόνο μέσω διύλισης, και όχι μέσω αναγέννησης.

Πίνακας 22: Μερίδια αγοράς συλλεκτών ΑΛΕ, 2007-2011

Επωνυμία Συλλέκτη	**2007**	**2008**	**2009**	**2010**	**2011**
ΕΛΤΕΠΕ Κ/Ξ	**40-50%**	**30-40%**	**40-50%**	**50-60%**	**70-80%**
ΕΛΤΕΠΕ ΑΕ	**1-10%**	**10-20%**	**1-10%**	**1-10%**	**1-10%**
ΖΑΓΓΑΣ Γ.ΘΕΟΔΩΡΟΣ	[0-10]%	[0-10]%	[0-10]%	[0-10]%	[0-10]%
ΜΑΝΟΥΖΑΣ ΕΜΜ.ΙΩΑΝΝΗΣ	[0-10]%	[0-10]%	[0-10]%	[0-10]%	[0-10]%
ΑΦΟΙ ΑΘ. ΧΑΤΖΗΑΝΑΣΤΑΣΙΟΥ ΟΕ	[0-10]%	[0-10]%	[0-10]%	[0-10]%	[0-10]%
ΒΑΣΙΛΙΚΑΚΗΣ ΜΑΤ.ΜΥΡΩΝ	[0-10]%	[0-10]%	[0-10]%	[0-10]%	[0-10]%
ΣΠΥΡΟΠΟΥΛΟΣ Λ. - ΣΠΥΡΟΠΟΥΛΟΣ Μ. ΟΕ	[0-10]%	[0-10]%	[0-10]%	[0-10]%	[0-10]%
ΜΑΥΡΟΜΑΤΗΣ Ι. ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	[0-10]%	[0-10]%	[0-10]%	[0-10]%	[0-10]%
CYCLON ΕΛΛΑΣ Α.Β.Ε.Ε	**-5-5%**	**-5-5%**	**-5-5%**	**-5-5%**	**-5-5%**
Λοιποί	[30-40]%	[35-45]%	[30-40]%	[15-25]%	[5-15]%
ΣΥΝΟΛΟ ΟΜΙΛΟΥ CYCLON	*50-60%*	*40-50%*	*50-60%*	*60-70%*	*80-90%*
CR_4	58,8%	51,3%	61,4%	72,5%	86,2%

Πηγή: ΕΝΔΙΑΛΕ, επεξεργασία στοιχείων ΓΔΑ

250) Συνεπώς, με βάση τα ανωτέρω στοιχεία, δεν αναμένονται δυσμενείς επιπτώσεις στις προαναφερόμενες κάθετα επηρεαζόμενες αγορές, ως αποτέλεσμα της γνωστοποιηθείσας συγκέντρωσης.

Λ. ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΗΣ ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΣΗΣ ΣΤΙΣ ΑΓΟΡΕΣ ΛΙΠΑΝΤΙΚΩΝ ΠΡΟΪΟΝΤΩΝ

Λ.1 ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΕΣ ΣΥΝΘΗΚΕΣ

Λ.1.1 Ωριμότητα αγοράς – Συνθήκες ζήτησης

251) Κατά τη γνωστοποιούσα, η αγορά **λιπαντικών τροχοφόρων οχημάτων** χαρακτηρίζεται ως ώριμη, με πτωτικές όμως τάσεις βάσει ποσότητας, ακολουθώντας την πορεία της υπόλοιπης δυτικής Ευρώπης. Η τάση αυτή αποδίδεται κυρίως στους νέους τύπους κινητήρων που απαιτούν αλλαγή λιπαντικών σε πιο αραιά χρονικά διαστήματα. Η αξία, όμως, της αγοράς λιπαντικών οχημάτων παρουσιάζει εξαιτίας αυτού του λόγου ανοδικές τάσεις, διότι τα οχήματα νέας τεχνολογίας απαιτούν λιπαντικά υψηλότερης τεχνολογίας, τα οποία έχουν υψηλότερο κόστος. Σύμφωνα με μελέτη της ICAP[154], η ζήτηση για λιπαντικά οχημάτων επηρεάζεται κατά κύριο λόγο από την εξέλιξη και διαμόρφωση του στόλου των κυκλοφορούντων οχημάτων, ενώ οι νέες τεχνολογίες στους κινητήρες και στα προϊόντα λίπανσης επηρεάζουν αρνητικά την κατανάλωση λιπαντικών. Άλλοι παράγοντες που επηρεάζουν τη ζήτηση είναι η χρήση εναλλακτικών μορφών ενέργειας στα καύσιμα (π.χ. υβριδικοί κινητήρες), οι οποίες είτε διαφοροποιούν τη λειτουργία των κινητήρων είτε καταργούν εντελώς τους συμβατικούς κινητήρες, με αποτέλεσμα τη μείωση της χρήσης λιπαντικών, καθώς και η μείωση της χρήσης οχημάτων με την αντίστοιχη μείωση των διανυθέντων χιλιομέτρων, τα οποία καθορίζουν

[154] Κλαδική μελέτη με τίτλο «Λιπαντικά» (2012).

τη συχνότητα των αλλαγών λιπαντικού. Ο συνολικός στόλος των κυκλοφορούντων οχημάτων (αυτοκίνητα και μοτοσυκλέτες) στην Ελλάδα μειώθηκε τη διετία 2009-2010 συγκριτικά με τα προηγούμενα έτη, τάση η οποία συνεχίζεται μέχρι σήμερα χωρίς σημάδια ανάκαμψης, ενώ και το 2011 καταγράφηκε μείωση κατά 29% έναντι του προηγούμενου έτους. Η συνολική εγχώρια κατανάλωση λιπαντικών οχημάτων (σε ποσότητα) ακολουθεί πτωτική πορεία την τελευταία δεκαετία λόγω της δυσμενούς οικονομικής συγκυρίας, με ιδιαίτερη επιδείνωση τα τελευταία 3,5 έτη, ενώ σε παγκόσμιο επίπεδο, η σχετική αγορά είναι αυξητική.

252) Η ζήτηση **λιπαντικών βιομηχανίας** επηρεάζεται από την εξέλιξη της εγχώριας βιομηχανικής παραγωγής, η οποία από το 2008 και μετά καταγράφει σταθερά φθίνουσα πορεία. Η συνολική εγχώρια κατανάλωση λιπαντικών βιομηχανίας (σε όρους βάρους) μειώθηκε το 2011 κατά 11,6% έναντι του προηγούμενου έτους.

253) Η ζήτηση στην αγορά των **λιπαντικών ναυτιλίας** επηρεάζεται από την κίνηση των εμπορικών και επιβατικών πλοίων στα λιμάνια της Ελλάδας, η οποία παραμένει ακόμα αυξητική. Η συνολική εγχώρια κατανάλωση λιπαντικών ναυτιλίας, ωστόσο, (σε όρους βάρους) μειώθηκε το 2011 κατά 5% έναντι του προηγούμενου έτους.

Λ.1.2 Τιμολόγηση

254) Τα λιπαντικά πωλούνται από τις εταιρίες εμπορίας συνήθως βάσει τιμοκαταλόγου, ο οποίος διαμορφώνεται από τις ίδιες, και επί του οποίου χορηγούνται εκπτώσεις, ανάλογα με τη συμφωνία με τον εκάστοτε πελάτη. Σε μεγάλους βιομηχανικούς ή ναυτιλιακούς πελάτες είναι δυνατόν να προσφέρονται από τις εταιρίες και υπηρεσίες μετά την πώληση (after sales services), οι οποίες αναβαθμίζουν το προσφερόμενο προϊόν και οι οποίες δρουν περισσότερο ως ενισχυτικές των πωλήσεων παρά ως αυτοτελής κλάδος δραστηριότητας. Οι τιμές πώλησης διαμορφώνονται με βάση το κόστος πρώτων υλών, το κόστος παραγωγής, την τάση της αγοράς των βασικών ελαίων παγκοσμίως, το επίπεδο των τιμών στην αγορά (τιμές ανταγωνιστών) και το επιθυμητό περιθώριο κέρδους της εταιρίας και των μεταπωλητών της.

Λ.1.3 Διαπραγματευτική δύναμη πελατών- Εναλλακτικές πηγές προμήθειας

255) Οι πέντε μεγαλύτεροι πελάτες της ΜΟΗ στα λιπαντικά συγκεντρώνουν το […] των πωλήσεών της, ενώ για τη CYCLON το ποσοστό αυτό ανέρχεται στο […] περίπου.

256) Σύμφωνα με την προαναφερόμενη μελέτη της ICAP, η διαπραγματευτική δύναμη των αντιπροσώπων οχημάτων έναντι των παραγωγών/εισαγωγέων λιπαντικών ποικίλει ανάλογα με το μέγεθός τους και το μερίδιο που έχουν στην αγορά οχημάτων πανελλαδικά. Όσον αφορά στις τεχνικές, κατασκευαστικές και μεταφορικές εταιρίες, τις εταιρίες εκμίσθωσης οχημάτων και τις ναυτιλιακές και αεροπορικές εταιρίες, η διαπραγματευτική τους δύναμη είναι σχετικά ισχυρή, το δε ύψος των παραγγελιών που πραγματοποιούν συνδέεται άμεσα με το μέγεθος του στόλου τους. Στην ίδια μελέτη επισημαίνεται ότι οι τιμές και όροι προμήθειας λιπαντικών διεθνούς ναυτιλίας, σε κάποιες περιπτώσεις, καθορίζονται από συμφωνίες μεταξύ πολυεθνικών εταιριών του εξωτερικού και των ναυτιλιακών εταιριών.

Λ.1.4 Εμπιστοσύνη στο σήμα

257) Ως προς τη σημασία των προτιμήσεων των πελατών, κατά τη γνωστοποιούσα το λιπαντικό αποτελεί σημαντικό συστατικό για την καλή λειτουργία και αντοχή των κινητήρων οχημάτων (αλλά και γενικότερα) και, συνεπώς, εξαιτίας αυτού του λόγου η ζήτησή του παρουσιάζει καταρχήν ανελαστικά χαρακτηριστικά. Εντούτοις, η ζήτηση παρουσιάζει κάποιο βαθμό ελαστικότητας ως προς την τιμή διάθεσης και το είδος του λιπαντικού που επιλέγεται (με απλό ορυκτέλαιο αντί για ημισυνθετικό ή συνθετικό κ.λ.π.). Συνεπώς, η γνωστοποιούσα θεωρεί ότι υπάρχει διαφοροποίηση μεταξύ της ελαστικότητας ζήτησης σε επίπεδο αγοράς (industry-level elasticity) και σε επίπεδο σήματος (brand-level elasticity). Σύμφωνα με μελέτη της ICAP[155], εάν η τιμή ενός εμπορικού σήματος λιπαντικών οχημάτων αυξηθεί σημαντικά, τότε υπό κανονικές συνθήκες θα μειωθεί η ζήτησή του, διότι μεγάλο μέρος των καταναλωτών θα στραφεί σε φθηνότερα προϊόντα, ιδίως υπό την παρούσα οικονομική συγκυρία και φθίνουσα πορεία της αγοράς. Σύμφωνα με τη ΜΟΗ, *«τα μέρη εκτιμούν ότι αυτό ισχύει για όλες τις κατηγορίες Λιπαντικών, εντούτοις σε εφαρμογές βιομηχανίες/ναυτιλίας στις οποίες σημαίνοντα ρόλο διαδραματίζουν η κατάσταση του εξοπλισμού, η διαθεσιμότητα του προϊόντος και η εξυπηρέτηση μετά την πώληση, η τιμή ενδέχεται να μην παίξει πρωτεύοντα ρόλο στην επιλογή του πελάτη»*[156]. Σημειώνεται δε ότι ορισμένες αυτοκινητοβιομηχανίες προτείνουν συγκεκριμένα σήματα λιπαντικών, τα οποία συνήθως φέρουν και το σήμα της αυτοκινητοβιομηχανίας (π.χ. Toyota).

Λ.1.5 Εμπόδια εισόδου

258) Κατά τη γνωστοποιούσα, το ισχύον θεσμικό πλαίσιο για τα λιπαντικά τροχοφόρων οχημάτων δεν δημιουργεί ιδιαίτερα εμπόδια εισόδου νέων εταιριών στο χώρο, πέραν των συνήθων επενδύσεων σε πάγιο εξοπλισμό, δίκτυα διανομής κ.λ.π. ή τη συμβατική ανάθεση σε τρίτες επιχειρήσεις της παραγωγής των προϊόντων. Περαιτέρω, ως προς τα πραγματικά εμπόδια εισόδου και ειδικά όσον αφορά την πρόσβαση στις πηγές εφοδιασμού, όπως η διαθεσιμότητα πρώτων υλών και αναγκαίας υποδομής, η γνωστοποιούσα αναφέρει γενικά ότι η πρόσβαση σε πόρους προμηθειών δεν είναι περιορισμένη, με αμφότερες τις εταιρίες διύλισης να προμηθεύουν πλείστες εταιρίες εμπορίας, οι δε εισαγωγές είναι επίσης δυνατές.

259) Από την έρευνα της ΓΔΑ επιβεβαιώνεται ότι δεν υφίστανται σημαντικά νομικά εμπόδια εισόδου στην αγορά των λιπαντικών, πλην των σχετικών εγκρίσεων τόσο στα λιπαντικά οχημάτων όσο και στις άλλες δύο κατηγορίες (βιομηχανίας και ναυτιλίας), οι οποίες είναι περισσότερο γραφειοκρατικού χαρακτήρα και όχι ιδιαίτερα κοστοβόρες.

260) Ως προς τα πραγματικά εμπόδια εισόδου στην παραγωγή λιπαντικών προϊόντων, ορισμένες ανταγωνίστριες εταιρίες θεωρούν ότι αυτά είναι το υψηλό κόστος επένδυσης και τεχνογνωσίας για την παραγωγή πολύ υψηλής ποιότητας προϊόντων, η δύσκολη και χρονοβόρα διαδικασία αδειοδότησης, το μικρό μέγεθος της αγοράς και η αδυναμία πρόσβασης σε προμήθεια πρωτογενών βασικών ελαίων ομάδας Ι σε ανταγωνιστικές τιμές.

[155] Ό.π.

[156] Βλ. έντυπο γνωστοποίησης υπό 8.7β.

Αντίθετη άποψη διατυπώνουν, ωστόσο, οι εταιρίες […][157] και […][158] που θεωρούν ότι δεν είναι ιδιαιτέρως δαπανηρό να δραστηριοποιηθείς στην αγορά, ενώ τόσο η τεχνολογία, όσο και η τεχνογνωσία, είναι αρκετά ανεπτυγμένη και προσβάσιμη σε νέες επιχειρήσεις.

261) Ως προς τα πραγματικά εμπόδια στην εμπορία λιπαντικών προϊόντων ορισμένες ανταγωνίστριες εταιρίες[159] θεωρούν ότι αυτά είναι το κόστος κατασκευής αποθηκευτικού χώρου, το κόστος εισαγωγής[160], η ανάπτυξη πανελλαδικού δικτύου πωλήσεων και το επενδυτικό κόστος εν γένει. Η πλειοψηφία των ανταγωνιστριών εταιριών θεωρεί, ωστόσο, ότι δεν υπάρχουν σημαντικά εμπόδια εισόδου. Ενδεικτικά, η εταιρία […] αναφέρει ότι[161] *«δεν υπάρχουν σημαντικά εμπόδια, και αυτός είναι ο λόγος που σε όλη την Ελλάδα δραστηριοποιούνται πολλές επιχειρήσεις στον συγκεκριμένο κλάδο. Ωστόσο το μεγάλο πρόβλημα και δη από προϊόντα μεγάλων πολυεθνικών εταιριών είναι ότι οι τιμές κτήσης που υπάρχουν σε άλλες χώρες είναι κατά 30% χαμηλότερες από την τιμή κτήσης από εγχώριους προμηθευτές και υπάρχουν παράλληλοι εισαγωγείς που εισάγουν σε αυτές τις τιμές».*

Λ.1.6 Διαφάνεια

262) Η έρευνα της ΓΔΑ έδειξε ότι ενδέχεται να υπάρχει σχετική διαφάνεια στην αγορά, καθώς σχεδόν όλες οι εταιρίες παρακολουθούν τις τιμές των ανταγωνιστών. Ωστόσο, οι τιμές λιπαντικών δεν είναι ευρέως γνωστές ή άμεσα προσβάσιμες.

Λ.1.7 Άμεσοι ανταγωνιστές

263) Από την έρευνα της ΓΔΑ δεν προκύπτει ότι τα μέρη αποτελούν τους βασικούς ανταγωνιστές των ερωτηθεισών εταιριών στα λιπαντικά προϊόντα, καθώς δεν ιεραρχήθηκαν στις πρώτες θέσεις ανάλογα με την ανταγωνιστική πίεση που ασκούν. Τις τρεις πρώτες θέσεις, με εναλλαγές, φαίνεται να καταλαμβάνουν τα σήματα […],[…],[…],[…] και […], λόγω ποιότητας, αναγνωρισιμότητας και μακρόχρονης παρουσίας, οι δε εταιρίες που προωθούν τα εν λόγω σήματα έχουν μεγάλη ποικιλία προϊόντων.

Λ.2 ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ ΤΗΣ ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΣΗΣ ΣΤΙΣ ΑΓΟΡΕΣ ΛΙΠΑΝΤΙΚΩΝ ΠΡΟΪΟΝΤΩΝ

Λ.2.1 Μερίδια αγοράς – Δείκτες ΗΗΙ

1. Επηρεαζόμενη αγορά παραγωγής και εμπορίας λιπαντικών οχημάτων

264) Σύμφωνα με στοιχεία που προσκόμισε η γνωστοποιούσα για την εν λόγω αγορά, το 2011 την πρώτη θέση κατέχει η εταιρία BP ΕΛΛΗΝΙΚΗ με μερίδιο της τάξης του 10-

[157] Βλ. υπ' αριθμ. πρωτ. 9907/13.12.2012 επιστολή της, παράρτημα Β, υπό ερωτήματα 19 και 21. Η εν λόγω εταιρία παράγει και εμπορεύεται τα εν λόγω προϊόντα.

[158] Βλ. υπ' αριθμ. πρωτ. 7329/23.9.2013 επιστολή της, παράρτημα Β, υπό ερώτημα 19.

[159] […].

[160] Η εταιρία […] αναφέρει στην υπ' αριθμ. πρωτ. 10157/20.12.2012 επιστολή της, παράρτημα Α, υπό ερώτημα 16 ότι «*Οικονομική μεταφορά εξασφαλίζεται όταν αξιοποιείται η μέγιστη χωρητικότητα του πλοίου, είτε με μεγάλα φορτία για ένα πελάτη είτε με συμφορτώσεις. Ενδεικτικά αναφέρεται ότι για μεσαίου μεγέθους πλοία και για ένα φορτίο 2300 mt περίπου, το μεταφορικό κόστος από Νότιο Ιταλία στην Αττική είναι περίπου 40 usd/mt*».

[161] Υπ' αριθμ. πρωτ. 9522/3.12.2012 επιστολή, παράρτημα Β, υπό ερώτημα 21.

20% και ακολουθεί η CYCLON με μερίδιο 10-20%, ενώ ο όμιλος ΜΟΗ βρίσκεται στην πέμπτη θέση με μερίδιο 1-10%. Οι λοιπές εταιρίες του κλάδου έπονται με μερίδια αγοράς κάτω του 1-10%. Μετά την ολοκλήρωση της υπό κρίση πράξης η νέα οντότητα (ΜΟΗ/CYCLON) θα κατέχει μερίδιο της τάξης του 10-20% και ως εκ τούτου ο όμιλος ΜΟΗ θα βρίσκεται πλέον στην πρώτη θέση, ακολουθούμενος από την BP ΕΛΛΗΝΙΚΗ. Ο δείκτης HHI ανέρχεται στις 1.795 μονάδες για το 2011 και μετά την ολοκλήρωση της εν λόγω συγκέντρωσης θα ανέλθει στις 1.924 μονάδες, σημειώνοντας μεταβολή (ΔHHI) χαμηλότερη του ασφαλούς ορίου των 250 μονάδων (129), ενώ ο βαθμός συγκέντρωσης (CR_4) ανέρχεται μόλις στο 40%.

Πίνακας 23: Μερίδια αγοράς & βαθμός συγκέντρωσης στα λιπαντικά οχημάτων, 2011

Εταιρίες	**Ποσότητες *(kmt)***	**Μερίδιο**
BP ΕΛΛΗΝΙΚΗ	[…]	10-20%
CYCLON	[…]	**10-20%**
ΠΕΤΡΟΠΟΥΛΟΣ	[…]	1-10%
ΤΟΤΑΛ ΕΛΛΑΣ	[…]	1-10%
Όμιλος ΜΟΗ	[…]	**1-10%**
ΕΚΟ	[…]	1-10%
Π. ΚΟΝΤΕΛΛΗΣ	[…]	1-10%
ΕΜΑ	[…]	1-10%
ΚΑΣΙΜΑΤΗΣ	[…]	1-10%
ELDON'S	[…]	1-10%
ΕΛΙΝΟΙΛ	[…]	1-10%
REVOIL	[…]	1-10%
Λοιποί (εισαγωγές)	[…]	30-40%
Σύνολο αγοράς	[…]	100%
CR_4		40%
ΜΟΗ & CYCLON	[…]	10-20%
HHIpre		1.795
HHIpost		1.924
ΔHHI = HHIpost - HHIpre		129

Πηγή: ΜΟΗ

265) Αντίστοιχες είναι και οι διαπιστώσεις της μελέτης της ICAP[162] (στοιχεία 2011), αν και με κάποιες μικρές διαφοροποιήσεις.

2. *Επηρεαζόμενη αγορά παραγωγής και εμπορίας λιπαντικών βιομηχανίας*

266) Σύμφωνα με στοιχεία που προσκόμισε η γνωστοποιούσα, στην εν λόγω αγορά το 2011 την πρώτη θέση κατέχει η εταιρία CYCLON με μερίδιο της τάξης του 20-30% και τη δεύτερη θέση η γνωστοποιούσα με μερίδιο 10-20%. Οι λοιπές εταιρίες του κλάδου έπονται με μερίδια αγοράς κάτω του 1-10%. Μετά την ολοκλήρωση της υπό κρίση πράξης η νέα οντότητα (ΜΟΗ/CYCLON) θα κατέχει μερίδιο της τάξης του 30-40%, διατηρώντας την πρώτη θέση των μερών. Ο δείκτης HHI ανέρχεται στις 1.493 μονάδες για το 2011 και μετά την ολοκλήρωση της εν λόγω συγκέντρωσης θα ανέλθει στις 2.201 μονάδες, σημειώνοντας μεταβολή (ΔHHI) σημαντικά ανώτερη του ασφαλούς ορίου των 150 μονάδων (708). Ο βαθμός συγκέντρωσης των τεσσάρων μεγαλύτερων επιχειρήσεων (CR_4) ανέρχεται στο 57%.

Πίνακας 24: Μερίδια αγοράς & βαθμός συγκέντρωσης

στα λιπαντικά βιομηχανίας, 2011

Εταιρίες	Ποσότητες (kmt)	Μερίδιο
CYCLON	[…]	**20-30%**
Όμιλος ΜΟΗ	[…]	**10-20%**
BP ΕΛΛΗΝΙΚΗ	[…]	1-10%
ΠΕΤΡΟΠΟΥΛΟΣ	[…]	1-10%
ΕΚΟ	[…]	1-10%
DENVER SLOPS	[…]	1-10%
ΛΕΙΒΑΔΑΡΟΣ	[…]	1-10%
ELDONS	[…]	1-10%
HOUGHTON	[…]	1-10%
DYNATECO	[…]	1-10%
ΕΛΙΝΟΙΛ	[…]	1-10%
ΤΟΤΑΛ ΕΛΛΑΣ	[…]	1-10%
Λοιποί	[…]	10-20%

[162] Στη μελέτη επισημαίνεται ότι τα μερίδια αφορούν πωλήσεις λιπαντικών που διέθεσαν οι εταιρίες με όλα τα εμπορικά τους σήματα (περιλαμβάνονται δηλαδή και προϊόντα ιδιωτικής ετικέτας που παράγονται/εισάγονται για λογαριασμό αντιπροσωπειών αυτοκινήτων/μοτοσυκλετών).

Σύνολο Αγοράς	[…]	100%
CR_4	[…]	57%
ΜΟΗ & CYCLON	[…]	30-40%
HHIpre		1.493
HHIpost		2.201
ΔHHI = HHIpost - HHIpre		708

Πηγή: ΜΟΗ

267) Σύμφωνα με στοιχεία μελέτης της ICAP, το 2011 στην αγορά των λιπαντικών βιομηχανίας την πρώτη θέση καταλαμβάνει η εταιρία CYCLON με μερίδιο 20-30%, ακολουθούμενη από την Π. ΠΕΤΡΟΠΟΥΛΟΣ Α.Ε.&Β.Ε. (λιπαντικά με το σήμα Shell) και την AVINOIL με μερίδια 10-20% και 1-10% αντίστοιχα. Οι εταιρίες ELDONS και BP ΕΛΛΗΝΙΚΗ εκτιμάται ότι έχουν αξιόλογη παρουσία στην εν λόγω αγορά, χωρίς όμως να παρέχεται εκτίμηση για το μερίδιό τους. Οι εταιρίες DENVER SLOPS και ΛΕΙΒΑΔΑΡΟΣ εκτιμάται ότι κάλυψαν από κοινού συνολικό μερίδιο της τάξης του 1-10%, τα λιπαντικά Houghton (εταιρίες Χάουτον Ελλάς Α.Ε. και Dynateco Α.Ε.) εκτιμάται ότι κατείχαν μερίδιο περίπου 1-10%, ενώ οι εταιρίες ΕΛΙΝΟΙΛ και ΤΟΤΑΛ κάλυψαν μερίδιο 1-10% η κάθε μία.

3. Επηρεαζόμενη αγορά παραγωγής και εμπορίας λιπαντικών ναυτιλίας

268) Σύμφωνα με τα στοιχεία που προσκόμισε η γνωστοποιούσα για την εν λόγω αγορά, το 2011 το μερίδιο αγοράς της ΜΟΗ ήταν 10-20% και της CYCLON 10-20%. Το αθροιστικό μερίδιο αγοράς των μερών ανέρχεται στο 20-30%.

269) Σύμφωνα με στοιχεία μελέτης της ICAP, στην εγχώρια αγορά λιπαντικών ναυτιλίας το 2011 την πρώτη θέση κατείχε η εταιρία Π. ΠΕΤΡΟΠΟΥΛΟΣ Α.Ε.Β.Ε. (λιπαντικά με το σήμα Shell) με μερίδιο της τάξης του 10-20%, ακολουθούμενη από την CYCLON με μερίδιο περίπου 1-10%, σε περίπτωση δε που συνυπολογισθούν και οι ποσότητες που παράγει για τρίτες εταιρίες (φασόν), το μερίδιο της ανέρχεται περίπου στο 10-20%. Η ΕΛΙΝΟΙΛ εκτιμάται ότι απέσπασε ποσοστό της τάξης του 1-10% και η AVINOIL 1-10%. Σημαντική παρουσία στη συγκεκριμένη αγορά έχουν και οι εταιρίες ΕΚΟ Α.Β.Ε.Ε., ΑΙΓΑΙΟΝ ΟΙΛ Α.Ε., BP ΕΛΛΗΝΙΚΗ Α.Ε., καθώς και τα λιπαντικά TOTAL.

Λ.2.2 Αξιολόγηση επιπτώσεων

Λ.2.2.1 Η άποψη της γνωστοποιούσας

270) Η γνωστοποιούσα υποστηρίζει ότι η υπό κρίση πράξη δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι έχει επιπτώσεις συντονισμένης ή μη συμπεριφοράς, οι οποίες θα εμποδίσουν τον αποτελεσματικό ανταγωνισμό. Ειδικότερα, ως προς τις οριζόντιες επιπτώσεις μη συντονισμένης συμπεριφοράς η γνωστοποιούσα αναφέρει ότι τα μέρη έχουν εξαιρετικά

μικρά μερίδια αγοράς στην ευρωπαϊκή αγορά[163], ενώ τα προϊόντα των μερών μπορούν να θεωρηθούν ομοιογενή με βάση την τιμή πώλησής τους, τις ιδιότητές τους και τη χρήση, καθώς δεν έχουν ποιοτικές διαφορές ή διαφορές ως προς τις ιδιότητες με τα αντίστοιχα των ανταγωνιστών τους και δεν μπορούν να διαφοροποιηθούν με βάση τη χρήση. Περαιτέρω, η μεταβολή στην παραγωγική ικανότητα της ΜΟΗ από την απόκτηση της CYCLON θα είναι *«εξαιρετικά μικρή»*. Ως προς τις οριζόντιες επιπτώσεις συντονισμένης συμπεριφοράς στην εν λόγω αγορά, η ΜΟΗ θεωρεί ότι η υπό κρίση πράξη δεν θα μπορούσε να προκαλέσει συντονισμένη συμπεριφορά μεταξύ ανταγωνιστών, δεδομένου ότι:

- *«η Συγκέντρωση δεν επιφέρει σημαντική μεταβολή στο βαθμό συγκέντρωσης στην αγορά και δεν είναι σε θέση να μεταβάλει τη δομή της αγοράς·*
- *υπάρχει σημαντικός αριθμός ανταγωνιστών και ο ανταγωνισμός μεταξύ τους είναι ισχυρός·*
- *η σχετική αγορά δεν είναι σταθερή και το οικονομικό περιβάλλον ασταθές, ενώ υπάρχει μείωση της ζήτησης·*
- *η παραγωγική ικανότητα των Μερών σε σχέση με τους ανταγωνιστές τους στον ΕΟΧ δεν είναι όμοια και οι εταιρίες που δραστηριοποιούνται δεν μπορούν να θεωρηθούν 'συμμετρικές'·*
- *δεν υπάρχει οποιαδήποτε ένδειξη προηγούμενης συνεργασίας/συντονισμού των Μερών με ανταγωνιστές τους ούτε δυνατότητα ελέγχου και επιβολής της διατήρησης του συντονισμού σε μία τόσο ανταγωνιστική αγορά με έλλειψη σταθερότητας·*
- *αρκετοί ανταγωνιστές έχουν υπερβάλλουσα παραγωγική ικανότητα, το οποίο αποθαρρύνει το συντονισμό·*
- *η Συγκέντρωση δεν έχει ως αποτέλεσμα την αφαίρεση επιχείρησης-«αποστάτη» από την αγορά (maverick)»*.

271) Αντίστοιχα υποστήριξε κατά την ακρόαση ενώπιον της Επιτροπής και αναφορικά με τα λιπαντικά προϊόντα.

Λ.2.2.2 Η άποψη των ανταγωνιστών των μερών

272) Κατά την άποψη των εταιριών [...] και [...][164] *«η υπό εξέταση συγκέντρωση, αν και θα ενισχύσει την ανταγωνιστική θέση των μερών (MOTOR OIL και CYCLON) σε κάποιο βαθμό, δεν θα μεταβάλει σε αισθητό βαθμό τη δομή και τις συνθήκες ανταγωνισμού στις σχετικές ως άνω αγορές»*.

⇒ *Αποτελέσματα της υπό κρίση πράξης στην ανταγωνιστική θέση των μερών στο σύνολο της αγοράς βασικών ελαίων ομάδας Ι και λιπαντικών*

[163] Βλ. και υπ' αριθμ. πρωτ. 7302/24.9.2013 επιστολή της γνωστοποιούσας, υπό ερώτημα 22. Σημειώνεται ότι η ΜΟΗ έχει αναφέρει ότι τα μέρη θεωρούν τον ΕΟΧ ως σχετική γεωγραφική αγορά.

[164] Υπ' αριθμ. πρωτ. 10303/24.12.2012 και 10157/20.12.2012 επιστολές των εταιριών [...] και [...] αντίστοιχα.

273) Οι μισές σχεδόν από τις ερωτηθείσες εταιρίες[165] εκτιμούν ότι η ανταγωνιστική θέση των μερών θα ενισχυθεί και ορισμένες εκτιμούν ότι πιθανόν να καταστεί η αγορά των βασικών ελαίων ολιγοπωλιακή ή/και μονοπωλιακή[166].

274) Οι υπόλοιπες εταιρίες[167] εκτιμούν ότι δεν θα υπάρξουν επιπτώσεις ή σε κάθε περίπτωση αυτές δεν θα είναι σημαντικές, καθώς σύμφωνα με την άποψή τους τα μέρη ήδη ανήκουν στον ίδιο όμιλο, ενώ και το μέγεθος της CYCLON είναι μικρό, και άρα μη ικανό να επηρεάσει την ανταγωνιστική θέση των μερών.

⇒ *Αποτελέσματα της υπό κρίση πράξης στο επίπεδο του πραγματικού ή δυνητικού ανταγωνισμού στην παραγωγή και εμπορία λιπαντικών οχημάτων, βιομηχανίας και ναυτιλίας*

275) Οι περισσότερες ερωτηθείσες εταιρίες πιστεύουν ότι ο ανταγωνισμός στην παραγωγή και εμπορία λιπαντικών οχημάτων, βιομηχανίας και ναυτιλίας δεν θα επηρεαστεί σημαντικά, δεδομένου του μεγάλου αριθμού επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στον κλάδο και της ύπαρξης σημαντικών εισαγωγών.

276) Αντίθετη άποψη εξέφρασαν δύο εταιρίες[168], οι οποίες πιστεύουν ότι θα ισχυροποιηθούν σε τέτοιο βαθμό τα μέρη, ώστε να μπορούν να ελέγχουν μονοπωλιακά την αγορά, σε συνάρτηση με την καθετοποίησή τους στην αγορά των λιπαντικών.

⇒ *Αποτελέσματα της υπό κρίση πράξης στις δυνατότητες επιλογής των προμηθευτών και των καταναλωτών, καθώς και στην πρόσβαση των εταιριών και των καταναλωτών στις πηγές εφοδιασμού ή τις αγορές διάθεσης των προϊόντων*

277) Η πλειοψηφία των ερωτηθεισών εταιριών εκτιμά ότι οι δυνατότητες επιλογής των προμηθευτών και των καταναλωτών δεν θα επηρεαστούν σημαντικά ή/και θα παραμείνουν οι ίδιες.

278) Σχετικά με τις επιπτώσεις στην πρόσβαση των εταιριών και των καταναλωτών στις πηγές εφοδιασμού ή τις αγορές διάθεσης των προϊόντων, οι εταιρίες που πιστεύουν ότι θα υπάρξει δυσχέρεια στην πρόσβαση, καθώς μπορεί να αλλάξει η στρατηγική και πολιτική της αποκτώσας, είναι κατάτι περισσότερες από αυτές που έχουν αντίθετη άποψη. Η […] εκτιμά ότι η επίπτωση θα είναι η υψηλότερη τιμή κτήσης των προϊόντων τόσο για τις εταιρίες όσο και για τους καταναλωτές, η […] πιστεύει ότι η επίπτωση θα αφορά μόνο τους προμηθευτές από την Ελλάδα, και όχι τους καταναλωτές, ενώ και η […][169] αναφέρει ότι *«Δεν υπάρχει καμία δυνατότητα επιλογής προμηθευτών βασικών ελαίων λόγω μονοπωλιακής κατάστασης»*. Αντίθετα η […][170] πιστεύει ότι δεν θα αλλάξει η αγορά *«γιατί τόσο η MOTOR OIL όσο και η CYCLON είναι εμπορικές εταιρίες και εκείνο που*

---

[165] Οι εταιρίες […].

[166] […] και […].

[167] Οι εταιρίες […] και […]

[168] Οι εταιρίες […] και […].

[169] Υπ' αριθμ. πρωτ. 7329/23.9.2013 επιστολή.

[170] Βλ. υπ' αριθμ. πρωτ. 10309/24.12.2012 και 10341/27.12.2012 επιστολές της.

προφανώς τους ενδιαφέρει είναι να ανταγωνίζονται τις εισαγωγές για να αυξήσουν τις πωλήσεις τους».

⇒ *Αποτελέσματα της υπό κρίση πράξης στην ερωτηθείσα εταιρία*

279) Αρκετές επιχειρήσεις οι οποίες δραστηριοποιούνται στην παραγωγή και εμπορία λιπαντικών προϊόντων δεν θεωρούν ότι η υπό κρίση πράξη θα επηρεάσει τη λειτουργία τους, στο βαθμό που δεν θα αυξηθούν οι τιμές των μερών και δεν θα διαφοροποιηθεί η τιμολογιακή τους πολιτική, ενώ μπορούν να στραφούν και σε εισαγωγές. Αντίθετη άποψη εκφράζουν οι εταιρίες […] και […][171].

Λ.2.2.3 Εκτίμηση της Επιτροπής

Α. Αγορές παραγωγής και εμπορίας λιπαντικών

- ***Ως προς τις <u>οριζόντιες επιπτώσεις μη συντονισμένης</u> συμπεριφοράς (πιθανότητα δημιουργίας ή ενίσχυσης ατομικής δεσπόζουσας θέσης)***

280) **Στην αγορά λιπαντικών οχημάτων** η CYCLON μετά την ολοκλήρωση της υπό εξέταση πράξης θα έχει μερίδιο αγοράς της τάξης του 10-20%. Ο αμέσως μεγαλύτερος ανταγωνιστής της είναι η εταιρία BP ΕΛΛΗΝΙΚΗ με μερίδιο αγοράς 10-20%, οι δε υπόλοιπες εταιρίες ακολουθούν με μερίδια κάτω του 1-10%. Συνεπώς, το μερίδιο της νέας οντότητας θα υπερβαίνει κατ' ελάχιστο αυτό του αμέσως επόμενου ανταγωνιστή. Περαιτέρω, η μεταβολή του δείκτη HHI βρίσκεται εντός του ασφαλούς ορίου (ΔHHI=129<250). Η διαπραγματευτική ισχύς των πελατών των εταιριών εμπορίας λιπαντικών ποικίλλει: οι αντιπρόσωποι οχημάτων διαθέτουν ισχύ ανάλογη με το μέγεθός τους, ενώ μεγαλύτερη αντισταθμιστική ισχύ διαθέτουν οι τεχνικές, κατασκευαστικές και μεταφορικές εταιρίες, καθώς και οι εταιρίες εκμίσθωσης οχημάτων. Στη βάση αυτή, δεν αναμένονται δυσμενείς επιπτώσεις στη λειτουργία του ανταγωνισμού στην εν λόγω υπο-αγορά. Και τούτο, δεδομένου ιδίως ότι το ενιαίο μερίδιο αγοράς της νέας οντότητας μετά τη συγκέντρωση δεν υπερβαίνει το 20-30%, ενώ παράλληλα δραστηριοποιούνται και άλλοι ανταγωνιστές με σημαντική και συγκρίσιμη παρουσία.

281) **Στην αγορά λιπαντικών βιομηχανίας** η CYCLON θα παραμείνει στην πρώτη θέση με το μερίδιο αγοράς της νέας οντότητας να ανέρχεται στο 30-40%, η δε αύξηση του μεριδίου της CYCLON λόγω της υπό κρίση συγκέντρωσης ανέρχεται σε 10-20%. Ωστόσο, παρότι το ποσοστό μεριδίου αγοράς της νέας οντότητας θα ανέρχεται σε 30-40% και η μεταβολή του δείκτη HHI κυμαίνεται σε επίπεδο ανώτερο από αυτό του ασφαλούς ορίου (ΔHHI=708>150), αυτό από μόνο του δεν συνιστά ισχυρή ένδειξη ύπαρξης δεσπόζουσας θέσης. Εν προκειμένω, το αθροιστικό μερίδιο των μερών για τα έτη 2007 – 2011 ακολούθησε πτωτική πορεία από 50-60% το 2007 σε 30-40% το 2011, με μέσο ετήσιο ρυθμό μεταβολής για την εν λόγω πενταετία 1-10%. Παράλληλα, στην αγορά δραστηριοποιούνται και άλλοι ανταγωνιστές με σημαντική παρουσία. Ειδικότερα, στη δεύτερη θέση θα βρίσκεται η εταιρία BP ΕΛΛΗΝΙΚΗ με μερίδιο αγοράς 1-10%, ενώ ακολουθούν οι υπόλοιπες εταιρίες με μερίδια κάτω του 1-10%. Εξάλλου, ο βαθμός συγκέντρωσης των τεσσάρων μεγαλύτερων εταιριών δεν κρίνεται ιδιαίτερα υψηλός

[171] Υπ' αριθμ. πρωτ. 110/4.1.2013 επιστολή της.

(CR_4=57%). Τέλος, δεν υφίστανται σημαντικά εμπόδια εισόδου κατά τα προαναφερθέντα[172], οι εισαγωγές αποτελούν εναλλακτική πηγή προμήθειας/εφοδιασμού, η οποία και θα συνεχίσει να ασκεί αποτελεσματική πίεση στη νέα οντότητα. Στη βάση αυτή, δεν αναμένονται δυσμενείς επιπτώσεις οριζόντιας μη συντονισμένης συμπεριφοράς στην εν λόγω υπο-αγορά.

282) **Ως προς την αγορά λιπαντικών ναυτιλίας**, δεδομένου ότι η γνωστοποιούσα προσκόμισε στοιχεία μόνο για τα μέρη (το αθροιστικό μερίδιο των οποίων ανέρχεται σε 20-30%) και όχι των λοιπών εταιριών του κλάδου, η αξιολόγηση βασίζεται στη σχετική μελέτη της ICAP. Σύμφωνα με αυτή, η CYCLON αυξάνει το μερίδιό της κατά 1-10%, ποσοστό στο οποίο ανέρχεται το μερίδιο της AVIN, και συνολικά η νέα οντότητα θα κατέχει μερίδιο 10-20%, με αποτέλεσμα να κατατάσσεται από τη δεύτερη στην πρώτη θέση […] με την εταιρία […]. Ο αμέσως μεγαλύτερος ανταγωνιστής τους είναι η εταιρία ΕΛΙΝΟΙΛ με μερίδιο αγοράς 1-10%. Περαιτέρω, όπως προαναφέρθηκε, στις ανωτέρω αγορές δεν υφίστανται σημαντικά εμπόδια εισόδου. Ειδικότερα, όσον αγορά τις νόμιμες προϋποθέσεις δραστηριοποίησης στην παραγωγή λιπαντικών, η διαδικασία παροχής εγκρίσεων δεν είναι δαπανηρή, αν και απαιτεί κάποιο χρονικό διάστημα, ενώ και ως προς την εμπορία λιπαντικών δεν υφίστανται πραγματικά εμπόδια εισόδου, πλην μόνο του κόστους κατασκευής αποθηκευτικού χώρου και ανάπτυξης δικτύου. Άλλωστε, το 2012 υπήρξε και μία νέα είσοδος, ήτοι η εταιρία ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΚΑΥΣΙΜΑ. Επίσης, οι πελάτες των εταιριών εμπορίας λιπαντικών διαθέτουν εναλλακτικές πηγές εφοδιασμού, καθώς στις ως άνω αγορές δραστηριοποιείται πληθώρα επιχειρήσεων, αλλά υπάρχει και η δυνατότητα εισαγωγών. Παράλληλα, δεν προέκυψε να υφίσταται ιδιαίτερο κόστος αλλαγής προμηθευτή. Στη βάση αυτή, δεν αναμένονται δυσμενείς επιπτώσεις οριζόντιας μη συντονισμένης συμπεριφοράς στην εν λόγω υπο-αγορά. Και τούτο, δεδομένου ιδίως ότι το ενιαίο μερίδιο αγοράς της νέας οντότητας μετά τη συγκέντρωση δεν υπερβαίνει το 20-30%, ενώ παράλληλα δραστηριοποιούνται και άλλοι ανταγωνιστές με σημαντική παρουσία

- ***Ως προς τις <u>οριζόντιες επιπτώσεις συντονισμένης</u> συμπεριφοράς (πιθανότητα δημιουργίας ή ενίσχυσης συλλογικής δεσπόζουσας θέσης)***

283) Η υπό κρίση συγκέντρωση οδηγεί στην εξάλειψη ενός ανταγωνιστή στις αγορές της χονδρικής εμπορίας λιπαντικών, ήτοι του ομίλου ΜΟΗ. Ωστόσο, το μερίδιό της ανέρχεται σε σχετικά χαμηλά επίπεδα, ήτοι μόλις σε 1-10% και 1-10% στην αγορά λιπαντικών οχημάτων και ναυτιλίας αντίστοιχα, ενώ και στην περίπτωση των λιπαντικών βιομηχανίας δεν υπερβαίνει το 10-20% βάσει των στοιχείων που προσκόμισε η γνωστοποιούσα (άλλως το 1-10% βάσει των στοιχείων της ICAP). Επίσης, η υπό κρίση πράξη δεν επιφέρει σημαντικές αλλαγές στη δομή των προαναφερόμενων αγορών. Ειδικότερα, η CYCLON διατηρεί τη θέση που κατείχε πριν τη συγκέντρωση στην αγορά χονδρικής πώλησης λιπαντικών βιομηχανίας, ήτοι την πρώτη θέση. Αλλαγή επέρχεται στην αγορά λιπαντικών οχημάτων, όπου η CYCLON κατατάσσεται πλέον από τη δεύτερη στην πρώτη θέση, ωστόσο η διαφορά της από τον αμέσως επόμενο ανταγωνιστή της (BP

---

[172] Υπήρξε και μία νέα είσοδος από την εταιρία ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΚΑΥΣΙΜΑ ΑΕ στην αγορά των λιπαντικών από την 1.1.2012.

ΕΛΛΗΝΙΚΗ) είναι μόλις 1-10%. Όσον αφορά στην αγορά λιπαντικών ναυτιλίας, και εδώ η CYCLON κατατάσσεται από τη δεύτερη στην πρώτη θέση […] με την εταιρία […].

284) Υπέρ της έλλειψης δυνατότητας συντονισμού των επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στις ως άνω αγορές συνηγορεί, μεταξύ άλλων, η έλλειψη συμμετρίας των μεριδίων τους. Ειδικότερα ως προς την αγορά λιπαντικών βιομηχανίας υπάρχει απόκλιση ως προς τα μερίδια της νέας οντότητας (30-40%) από την επιχείρηση που κατέχει τη δεύτερη θέση (BP ΕΛΛΗΝΙΚΗ με 1-10% βάσει των στοιχείων της γνωστοποιούσας ή ΠΕΤΡΟΠΟΥΛΟΣ ΑΕΒΕ με 10-20% βάσει των στοιχείων της ICAP). Στις λοιπές αγορές λιπαντικών, μπορεί μεν το μερίδιο της νέας οντότητας να μην απέχει πολύ από αυτό του αμέσως επόμενου ανταγωνιστή (διαφορά 1-10% στην αγορά λιπαντικών οχημάτων και […] μερίδια στην αγορά λιπαντικών ναυτιλίας), όμως δεν παρατηρείται συμμετρία και ως προς τα μερίδια των λοιπών επιχειρήσεων. Στην αγορά λιπαντικών οχημάτων το συνδυασμένο αυτό μερίδιο φτάνει μόλις το 30-40% και στην αγορά λιπαντικών ναυτιλίας το 20-30%. Περαιτέρω, στο στάδιο της χονδρικής εμπορίας λιπαντικών δεν παρατηρείται διαφάνεια τιμών, πλην της παρακολούθησης των τιμών των ανταγωνιστών. Εξάλλου, δεν υφίστανται σημαντικά εμπόδια εισόδου, ενώ μεγάλος αριθμός πελατών (τεχνικές, κατασκευαστικές, μεταφορικές και ναυτιλιακές εταιρίες) φαίνεται να διαθέτει ικανή διαπραγματευτική δύναμη. Θα πρέπει, επίσης, να συνεκτιμηθεί η ύπαρξη εναλλακτικών πηγών εφοδιασμού για τους πελάτες των εταιριών εμπορίας (λόγω του αριθμού των δραστηριοποιούμενων στις εν λόγω αγορές επιχειρήσεων και της δυνατότητας εισαγωγών), καθώς και η έλλειψη ιδιαίτερου κόστους μεταστροφής. Επιπλέον, λόγω του μεγάλου αριθμού επιχειρήσεων στον ανωτέρω κλάδο δυσχεραίνεται η εποπτεία εφαρμογής εναρμονισμένων πρακτικών και αυξάνεται η πιθανότητα παρέκκλισης. Ως εκ τούτου, η υπό κρίση πράξη δεν αναμένεται να δημιουργήσει οριζόντιες επιπτώσεις συντονισμένης συμπεριφοράς στις υπό εξέταση αγορές.

Β. Κάθετες επιπτώσεις στις αγορές συλλογής αποβλήτων λιπαντικών ελαίων, παραγωγής και εμπορίας βασικών ελαίων ομάδας Ι και παραγωγής και εμπορίας λιπαντικών βιομηχανίας και ναυτιλίας

285) Η ΜΟΗ δεν δραστηριοποιείται στην αγορά συλλογής αποβλήτων λιπαντικών ελαίων, ούτε με οποιονδήποτε τρόπο εμπλέκεται ή λαμβάνει τα βασικά έλαια που συλλέγονται, καθώς δεν διαθέτει εγκαταστάσεις ανακύκλωσης. Όπως προαναφέρθηκε, δεν παράγει η ίδια βασικά έλαια μέσω ανακύκλωσης, παρά μόνο μέσω διύλισης, το δε μερίδιο της εξαγοραζόμενης (CYCLON) δεν μεταβάλλεται ως αποτέλεσμα της υπό κρίσης συγκέντρωσης. Συνεπώς, η γνωστοποιηθείσα συγκέντρωση δεν επιφέρει ουσιώδη διαφοροποίηση στη διάρθρωση της εν λόγω αγοράς.

286) Επίσης, λόγω του πολύ μικρού μεριδίου που θα έχει η νέα οντότητα στην αγορά παραγωγής και εμπορίας βασικών ελαίων, και της συνακόλουθης αμελητέας ισχύος της, εκτιμάται ότι η υπό εξέταση συγκέντρωση δε θα έχει κάθετες επιπτώσεις στις προαναφερόμενες αγορές, είτε υπό τη μορφή του αποκλεισμού των ανταγωνιστών από την πρόσβαση σε εισροές, είτε υπό τη μορφή του αποκλεισμού των ανταγωνιστών από την πρόσβαση σε πελάτες. Για τους ίδιους λόγους, η γνωστοποιηθείσα συγκέντρωση δεν

αναμένεται να έχει κάθετες επιπτώσεις συντονισμένης συμπεριφοράς στις εν λόγω αγορές.

ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΛΟΓΟΥΣ ΑΥΤΟΥΣ

Η Επιτροπή Ανταγωνισμού σε Ολομέλεια ομόφωνα **εγκρίνει**, κατ' άρθρο 8 του ν. 3959/2011, τη γνωστοποίηση συγκέντρωσης σύμφωνα με τα άρθρα 5 έως 10 του ν. 3959/2011 που αφορά στην απόκτηση ελέγχουσας συμμετοχής της εταιρίας «MOTOR OIL (ΕΛΛΑΣ) ΔΙΥΛΙΣΤΗΡΙΑ ΚΟΡΙΝΘΟΥ Α.Ε.» στην εταιρία «CYCLON ΕΛΛΑΣ Α.Ε.», καθόσον δεν δημιουργούνται σοβαρές αμφιβολίες ως προς τη δυνατότητα να περιορίσει σημαντικά τον ανταγωνισμό στις σχετικές αγορές, στις οποίες αφορά.

Η απόφαση εκδόθηκε τη **2α Δεκεμβρίου 2013**.

Η απόφαση αυτή να δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως..

Ο Πρόεδρος

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΥΡΙΤΣΑΚΗΣ



ΑΠΟ ΤΟ ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ

ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΟΥ 34 * ΑΘΗΝΑ 104 32 * ΤΗΛ. 210 52 79 000 * FAX 210 52 21 004